

# LA VIE AU GRAND AIR



**KODAK KODAK KODAK**

**KODAK**

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE



TOUTES LES LUMIÈRES  
SONT BONNES POUR IMPRIMER  
DES ÉPREUVES AVEC LES PARIERS EASTMAN  
(BROMURE, DEKKO, VELOX)

CARTES POSTALES SENSIBLES depuis 0fr.60 la pochette

EN VENTE CHEZ

**EASTMAN KODAK**  
PARIS LYON  
5, Avenue de l'Opéra \* 26 et 28, Rue de la République  
4, Place Vendôme

**KODAK KODAK**

Envoi Franco du Catalogue contenant 428 Fig.

**PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT**  
**DUPONT**  
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.  
Fournisseur des Hôpitaux  
10, Rue Hauteville, 10  
PARIS (Près l'École de Médecine).

**HYGIÈNE de la TOILETTE**

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

**COALTAR SAPONINÉ Le Beuf**

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.  
DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature **FERD. LE BEUF** en rouge

IMPERATRICE LA DUGAZON CORA

**Parfumerie Veloutine**  
Ch. Fay



NACEROSÉ CAMÉLIA PRÉCIEUX VISAGE

**PRENEZ GARDE, Madame**

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 fr.

**TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN**

Avoir soin de bien spécifier : **Thyrodine Bouty**.

**AUTOMOBILES**

**GILLET-FOREST**

7, 10 et 12 chevaux  
75, Avenue de la Grande-Armée  
PARIS

**CYCLES**

**AUTOMOBILES**

**Radiator**

Le choix le plus complet de modèles de tourisme

**65 ANNÉES DE SUCCÈS**

Alcool de Menthe de

**RICQLES**

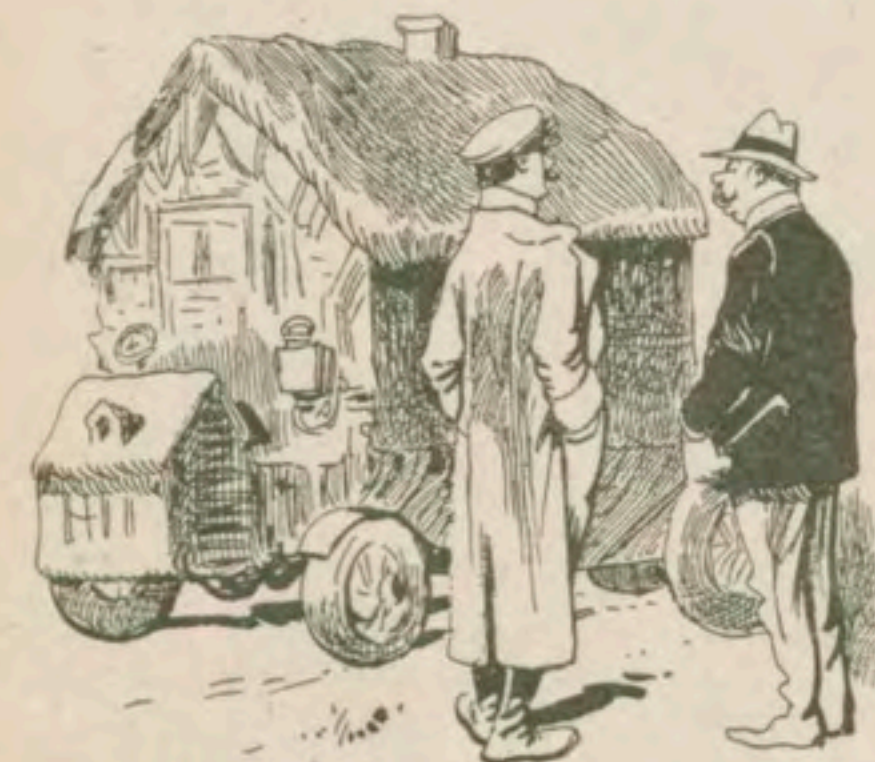
SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTHE  
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU  
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC  
la CHOLÉRIE  
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETTE  
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIES  
EXIGER du **RICQLES**  
HORS CONCOURS, PARIS 1900

**PHOTOGRAPHES**

**GUILLERMINOT**

Boîtes à Ouverture Extra-rapides  
AUTOMATIQUE BREVETÉE

La Semaine Comique, par Henriot.



— Marguerite a des goûts très simples : je lui ai fait construire une « chaumière » automobile pour cet été.



— Si je filais?... je pédalais à toute vitesse, face au soleil, tout à coup je me retournai et qu'est-ce que je vis? mon ombre à un kilomètre derrière moi, elle ne pouvait pas me suivre.



L'accord franco-anglais. — Pronostics pour le Grand Prix : ce qu'on n'avait jamais vu! Les chevaux anglais et les chevaux français s'embrassent noblement après la course.



— C'est une entreprise énorme : il ne me manque que cent mille francs...  
— Et il s'agit?  
— D'un monopole des gondoles automobiles à Venise

Orléans Loiret

**P. MÈRE DE CHANTILLY**



Médailles d'Or aux Expositions

**ONGUENT ROUGE MÉRÉ**

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU  
Guérison rapide et sûre des Boiteries, Ecarts Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.

Effet gradué à volonté. — Pas de traces.

LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

**LE PHYSIC BALL MÉRÉ**

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

**EMBROCATION MÉRÉ**

Date Trésor du Sportman.

Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux

La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

**CAPSULES PERRONCITO** (ESTRÉS + 1 VERS DU CHEVAL) 3 fr. la Boîte

**SANTAL MIDY**

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigent autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiatés et les injections.

113, faub. St-Honoré, Paris

**LES CÉLÈBRES**

**VOITURES & MOTEURS**

**MERCÉDÈS**

Se font dans les types suivants :

20-24 CHEVAUX  
28-32 CHEVAUX  
40 CHEVAUX  
60 CHEVAUX  
90 CHEVAUX

Se méfier des Contrefaçons

**C.-L. CHARLEY**  
71, Av. des Champs-Élysées, Paris  
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

**Eug. PIROU**

Photographe des Célébrités contemporaines  
5, Boulevard Saint-Germain, 5  
HOTEL PRIVÉ Téléphone : 808-83

Vient d'installer, au rez-de-chaussée de son hôtel, un atelier spécial pour opérer à la lumière artificielle instantanément, par tous les temps, même la nuit. Les résultats obtenus sont plus beaux que ceux produits par la lumière du jour.

NOTA. — Eug. PIROU reçoit lui-même 5, boulevard Saint-Germain et non ailleurs.

**MOTOBLOC**

Simplicité, Solidité, Sécurité, Visite facile

UN SEUL CARTER, ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT

CHASSIS 10-12 CH. 6.400 FR.

102, rue des Vivants, BORDEAUX  
239, boulevard Péreire, PARIS

**ASTHME et Catarrhe**

**ESPIC**

(Boîte 2 fr.)

**SUSPENSIOIR MILLERET**

élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50 pour VARICOÈLES, HYDROÈLES, CAVALIERS BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES

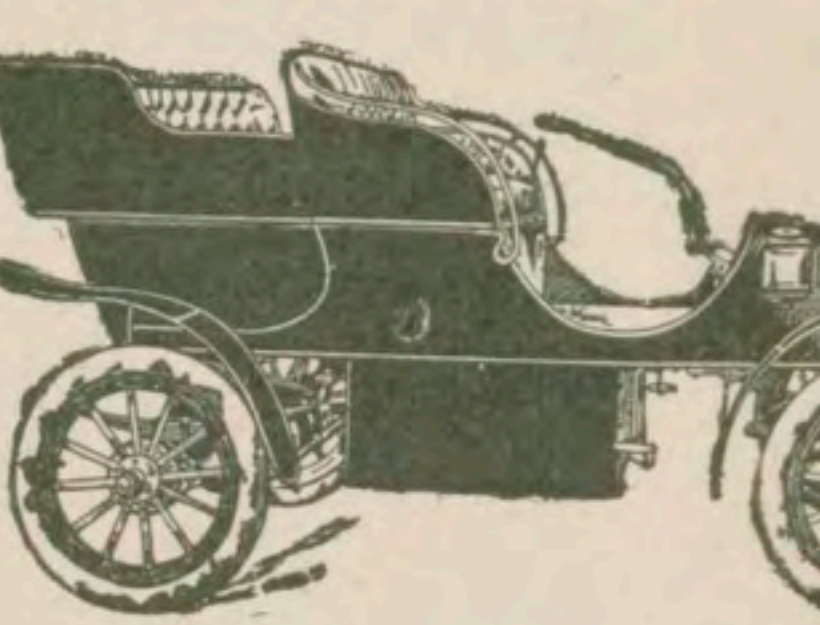
LE GÉNÉRAL 12 Rue Etienne-Marcel, PARIS

**LA VOITURE DE L'AVENIR**

la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

**L'ÉLECTRIQUE**

**Waverley**



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Co concessionnaires exclusifs pour la France

Cycles et Motocyclettes

**ALCYON**

PARIS - 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la Vie au Grand Air en écrivant aux annonceurs ou en allant faire vos achats

# LA VIE AU GRAND AIR

## ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS... 18 fr.  
ETRANGER... 20 fr.

2 Juin 1904. — N° 299

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1<sup>er</sup> Arr<sup>t</sup>)

## PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50  
LA PAGE... 600 fr.  
ENCARTAGE... 500 fr.



LA COURSE BORDEAUX-PARIS. — LE SECOND PELOTON A BLOIS

La quatorzième course Bordeaux-Paris s'est disputée dimanche dernier, suscitant sur les 600 kilomètres du parcours le même intérêt que les années précédentes. Elle s'est terminée par la victoire de Georget, qui a couvert la distance en 18 h. 50 m. 32 s., devançant contrôleurs, reporters et photographes. Nous représentons ci-dessus Petit-Breton et François Garin, sortant du contrôle de Blois à 6 h. 30 du matin et se mettant courageusement à la poursuite du leader qui a sur eux près de trois quarts d'heure d'avance.

(Voir l'article p. 428.)

# LA COURSE BORDEAUX-PARIS



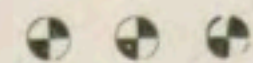
(Cliché Panajou.)

**Le départ des amateurs au haut de la côte de Cenon (27 mai).**

*Les amateurs couvraient la distance Bordeaux-Paris en trois étapes, dont les deux premières se terminaient à Poitiers et à Orléans. Cette catégorie a été gagnée par Marcel Cadolle, en 19 h. 41 m. 52 s.*

*La quatorzième épreuve annuelle de la course classique, entre toutes les courses sur route, de Bordeaux-Paris a eu lieu samedi et dimanche derniers, avec un éclat comparable aux précédentes.*

*Tandis que le grandissime favori Aucouturier était mis hors de combat par divers incidents de course, un des favoris du second rang, Georget, a confirmé sa haute qualité en inscrivant son nom sur le Livre d'Or de la glorieuse épreuve.*



*On a souvent dit et écrit que la course Bordeaux-Paris résumait à elle seule toute l'histoire du sport cycliste. L'appréciation est sans doute un peu exagérée, d'abord parce que les origines de ce sport sont plus anciennes que la célèbre course, ensuite parce que celle-ci constitue une épreuve spéciale n'ayant que de lointains points de contact avec les courses sur piste, par exemple.*



**Au départ des professionnels (28 mai).**

*Aucouturier bâille d'énervement. Favori de la course, il a abandonné à Amboise.*

Ceci dit, il faut ajouter que Bordeaux-Paris constitue réellement un événement unique, en raison de son ancienneté, de la réputation énorme qu'elle a su faire rejaillir sur ses vainqueurs, de la renommée que ceux-ci lui ont souvent apportée eux-mêmes, de toutes les batailles épiques auxquelles elle a donné lieu, de tout son passé en un mot. Dans un sport aussi jeune que la vélocipédie, quatorze chapitres consécutifs, dans l'histoire d'une compétition périodique, suffisent à en faire une épopée. Et voilà pourquoi Bor-



**Aucouturier passe au contrôle de Tours (29 mai, 5 h. 13 m. du matin).**

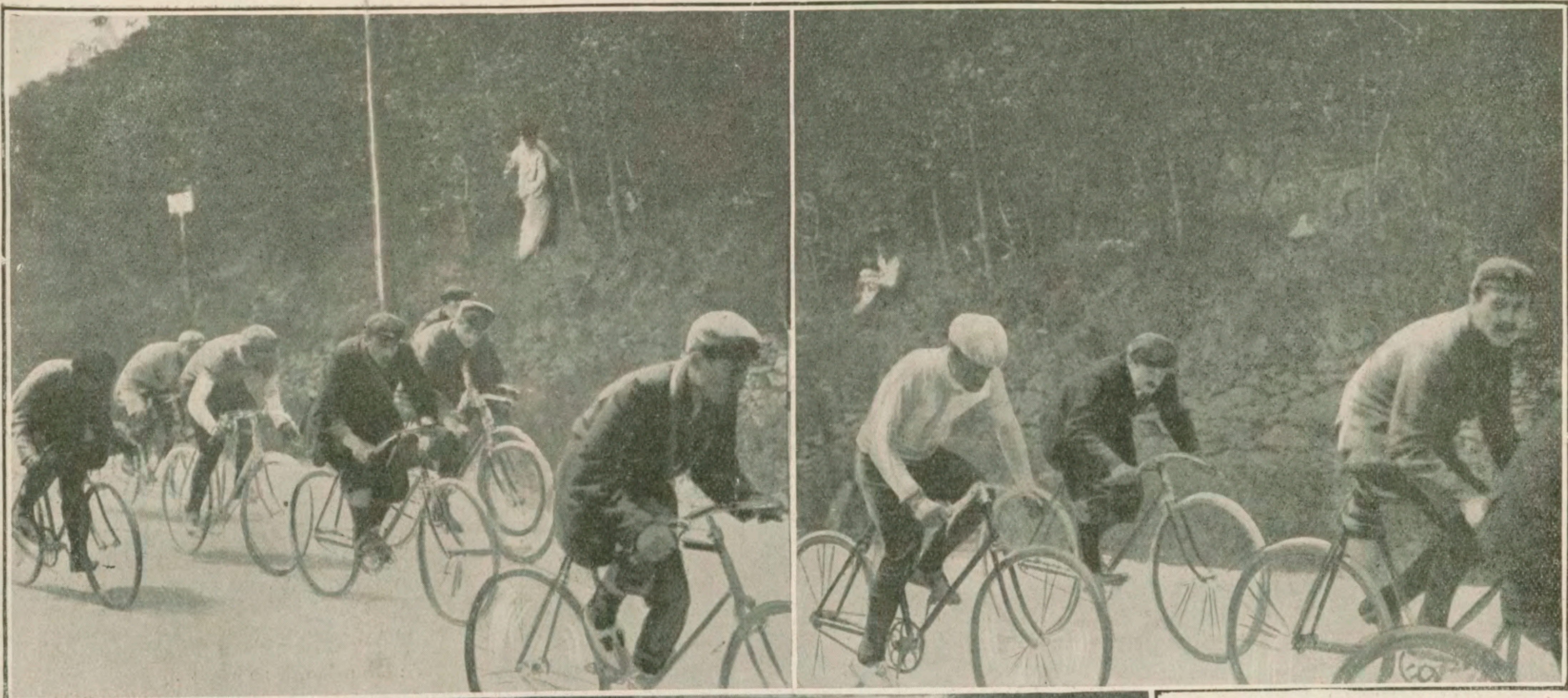
(Cliché Lallemand.)

**Au haut de la côte de Cenon (Bordeaux, 28 mai).**

*Plus que 10 secondes!*

Bordeaux-Paris retrouve chaque année le même succès, secoue et réveille les mêmes enthousiasmes, provoque partout le même retentissement, dans les milieux profanes comme parmi les sportsmen.

La course de 1904 n'aura pas failli à la règle, et il n'est pas jusqu'à la catégorie des amateurs, divisée en trois étapes, et qui se courrait seulement pour la seconde année, qui n'ait bénéficié en partie de l'éclat attaché à la vieille épreuve classique. Personne n'a été surpris de voir l'imbattable



Petit-Breton, sur la levée de la Loire, entre Tours et Amboise (4 h. 30 du matin).

Marcel Cadolle enlever la première place dans cette catégorie, ni de constater que derrière lui se classait le non moins "imbattable second" Pottier.

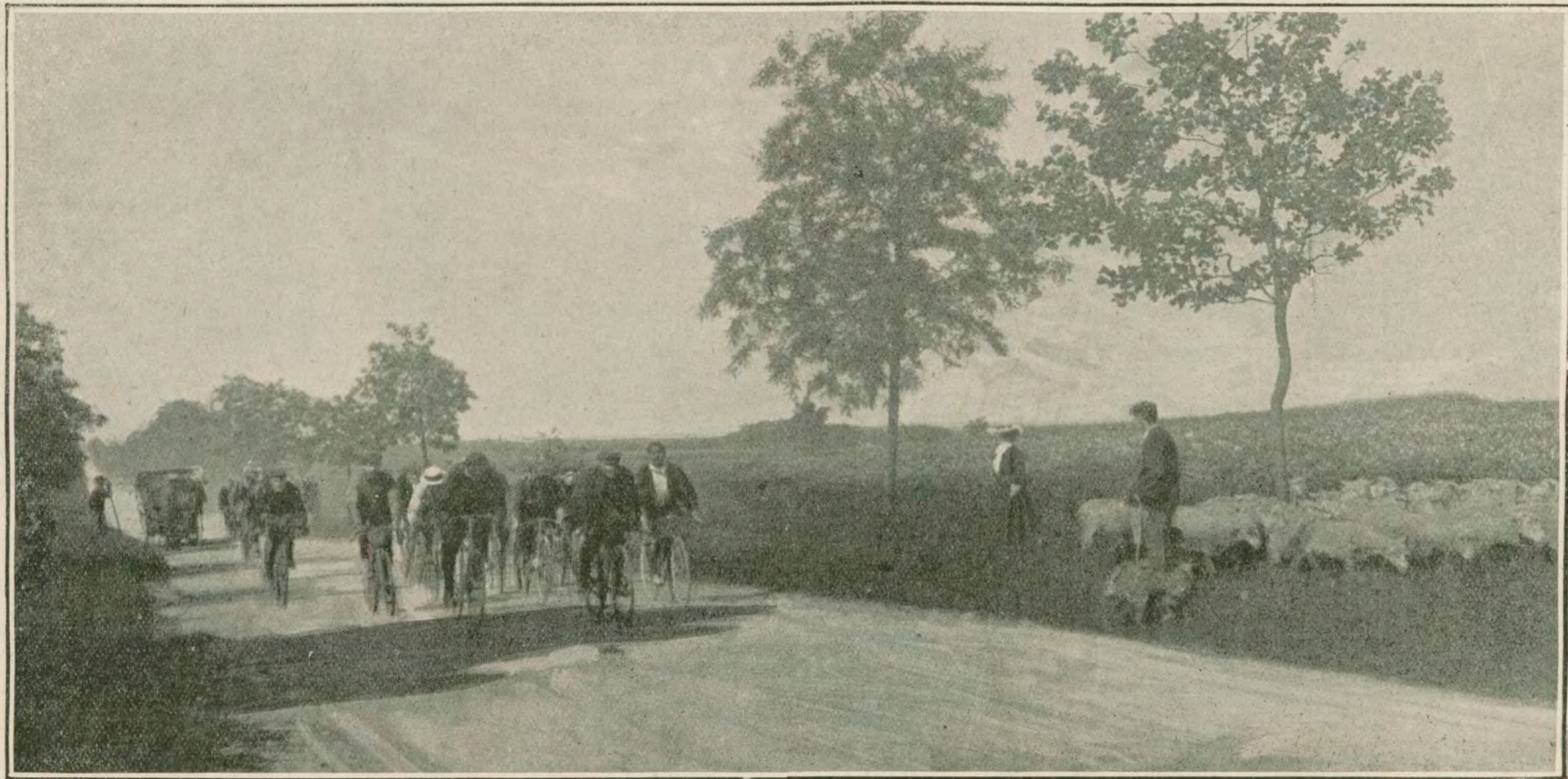
Mais très franchement — et cela se conçoit — l'intérêt était avec la vraie course, celle des vils professionnels, et ce sont eux que nous avons suivis, au moins par l'imagination, sur les 600 kilomètres de la course classique, dans les rudes collines charentaises ou sur l'idéal palier tourangeau, sous le clair soleil ou au plus fort de la nuit sombre, poussant vingt heures durant sur les pédales, vers ce but si farouchement désiré où les attend l'ovation qui les consolera de tant d'efforts.



Augereau quitte le contrôle d'Orléans.  
Augereau s'est classé 5<sup>e</sup> en 23 h. 12 m. 24 s.

Garin suit consciencieusement son camarade Petit-Breton.

Raconter, même en résumé, tout ce dont j'ai été témoin d'un bout à l'autre de la route classique nous entraînerait forcément trop loin. Pour en rester à l'épreuve 1904, je vous dirai cependant, si la chose peut présenter quelque intérêt, que c'est entre Blois et Orléans que j'ai vu se dérouler les péripéties de cette quatorzième grande bataille. La prime offerte par la *Vie au Grand Air* à l'occasion de son dernier concours et qui devait, on le sait, se disputer à la sortie de Blois, au 400<sup>e</sup> kilomètre, avait été la cause de ce choix dont je n'ai eu qu'à me féliciter, puisque j'ai pu voir ainsi les quatre premiers en pleine route, à un moment où la chaleur du soleil remplaçant la fraîcheur de l'aube ressuscite



Les photographes de la *Vie au Grand Air* saisissent Muller au passage, entre Blois et Beaugency.  
Muller (en chapeau de paille sur notre photo) est arrivé 4<sup>e</sup> en 21 h. 11 m. 50 s.



Georget monte la côte  
Georget est arrivé 1<sup>er</sup> dans le temps merveilleux de 18 h. 50 m. 32 s., devançant de plus

toutes les énergies et vient activer la lutte. Là, en haut d'une montée de 500 ou 600 mètres assez rude, tous ceux qui, à ce moment-là, pouvaient encore conserver quelque espoir de vaincre ont défilé devant moi. C'est d'abord Georget, superbe de fraîcheur et d'allure, qui, m'apercevant sur la route, lève le bras avec un geste de victoire, en s'écriant : "A moi la prime de la Vie au Grand Air!" et disparaît bientôt à l'horizon, entraîné seulement par deux cyclistes des environs.

Trente minutes plus tard, un peloton imposant grimpe la côte, et au milieu de l'éclat des aciers et du nickel, tout reluisants au soleil déjà torride, je distingue deux concurrents, d'abord Petit-Breton, puis César Garin. Retrouvant alors mes vieilles jambes de routier, je saute sur ma fidèle bécane et me voilà escortant le groupe pendant quelques kilomètres.



Muller se débarbouille au contrôle de Dourdan

Ces deux hommes qui, depuis la veille au soir, luttent sans relâche et sans trêve, devisent avec leurs entraîneurs, plaisantent même avec un calme et une tranquillité d'esprit incroyables. Si Garin observe un mutisme relatif, son concurrent, lui, est d'une loquacité telle que ses entraîneurs doivent, à chaque instant, lui imposer le silence pour éviter qu'il ne dépense inutilement ses forces. Et lorsque ces deux hommes, qui ont 400 kilo-

de Dourdan, à 10 h. 54.  
d'une heure les prévisions les plus optimistes.  
(Bicyclette Griffon, pneumatiques Dunlop)

mètres dans les jambes, m'auront suffisamment essoufflé pour que je reste seul à rouler doucement en arrière de leur petite escorte, c'est Muller qui me rejoindra.

Comme à son habitude, il gouaille et cause sans relâche, de son accent traînant et nasillard, et c'est peine inutile de chercher à lui imposer silence. Il prétend, non sans raison peut-être, que causer fait passer le temps et rend moins monotone la tâche interminable.

Demain, d'ailleurs, ces longues heures passées sur la grand'route sembleront à tous s'être écoulées comme un songe et il ne restera plus à ces hommes d'acier qu'un peu de raideur dans les articulations, beaucoup de joie pour les vainqueurs de cette bataille, et de l'espérance encore plus, en de prochaines revanches, pour les vaincus.

VICTOR BREYER.



Petit-Breton, signe à l'arrivée à Buffalo.  
Petit-Breton est arrivé second en 19 h. 43 m. 20 s.

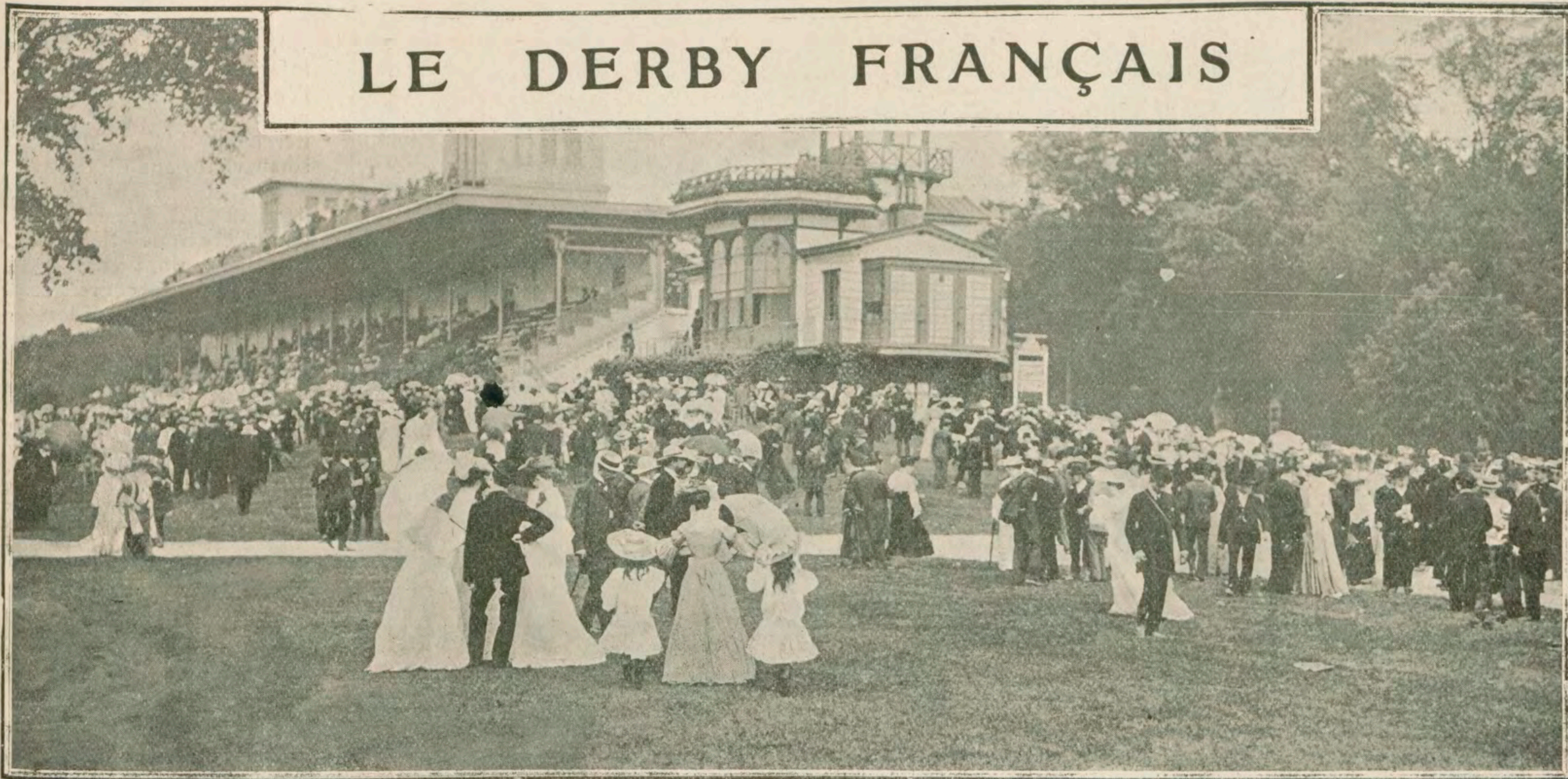


Georget, à son arrivée à Ville-d'Avray, est soigné par notre confrère Jean Lafitte.



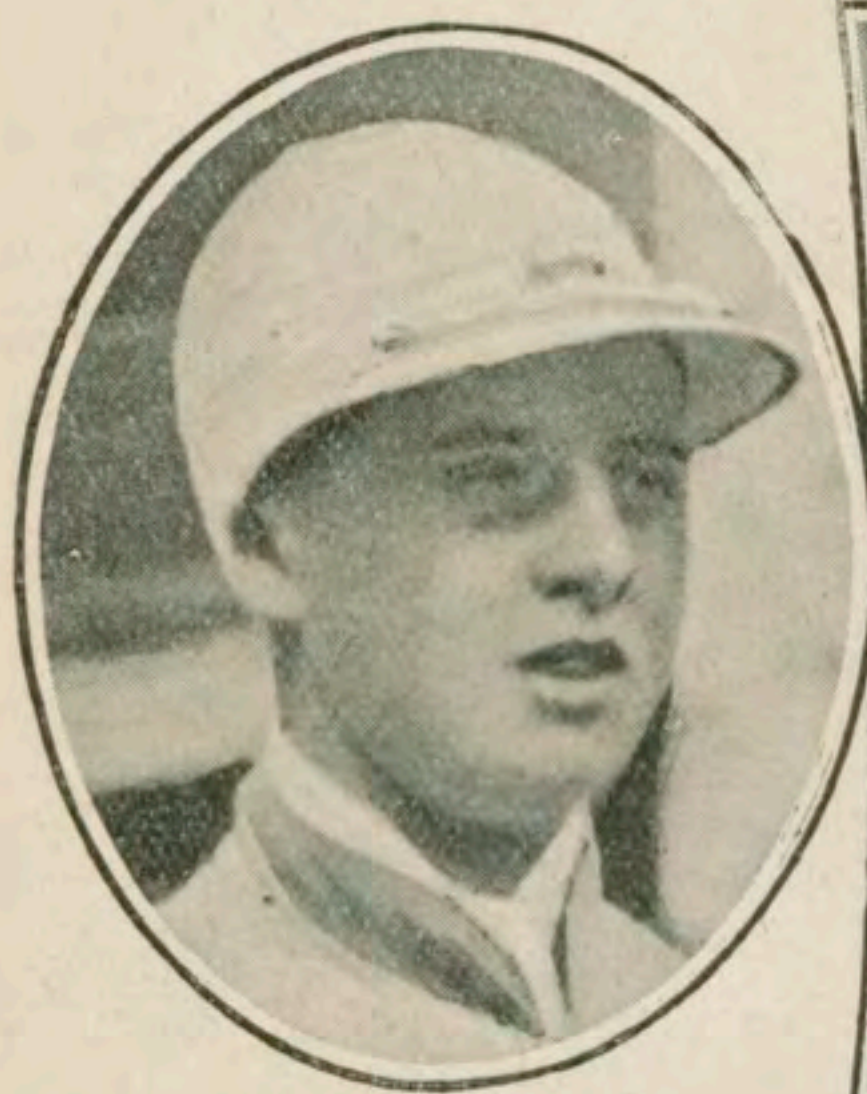
Garin au Vélodrome Buffalo.  
Garin est arrivé troisième en 19 h. 47 m. 8 s.

# LE DERBY FRANÇAIS

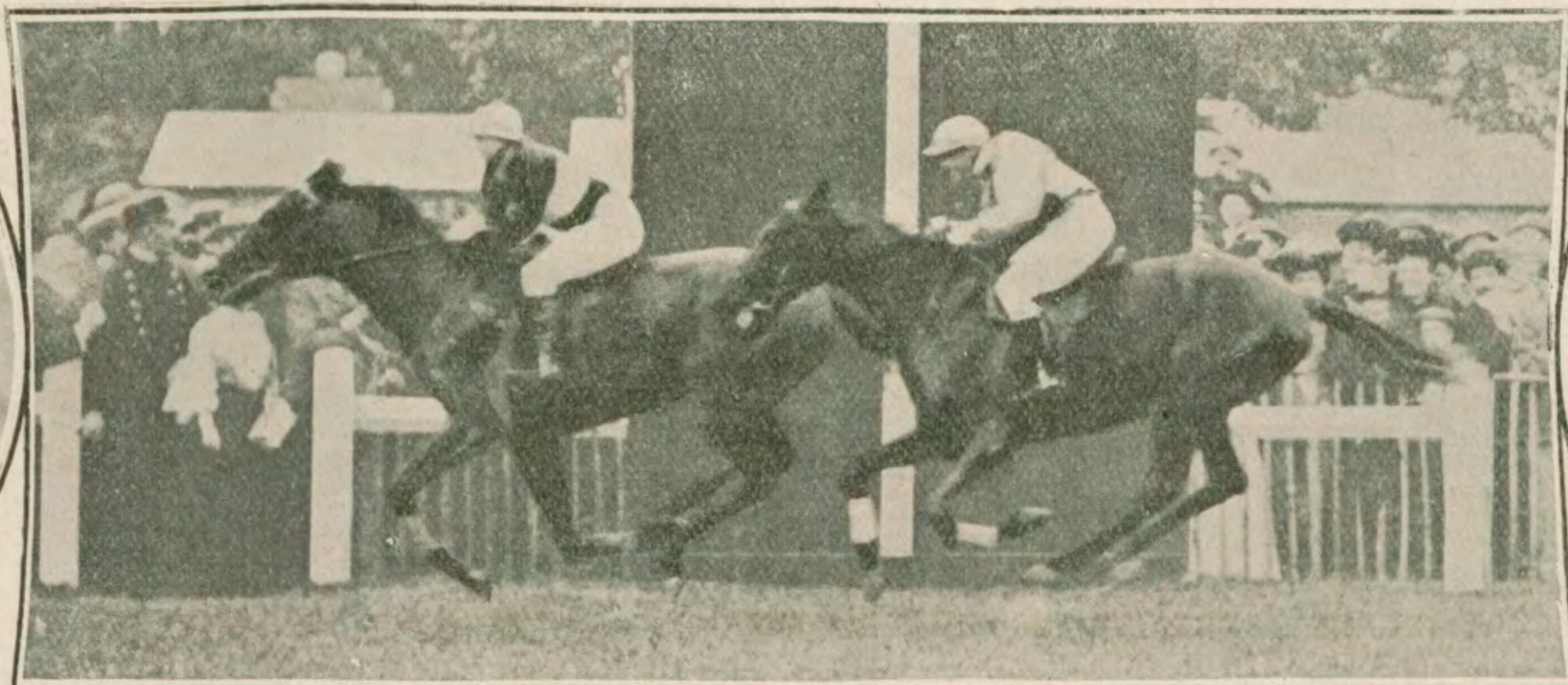


Les tribunes de Chantilly avant le Derby.

La journée du Derby français fut une des mieux réussies, tant au point de vue mondain qu'au point de vue sportif: 47 trains spéciaux avaient amené de Paris 25.530 voyageurs contre 24.000 en 1903. Le chiffre des entrées a atteint 122.000 francs contre 115.000 francs l'année dernière. Le pari mutuel a fait 2.421.000 francs, dont 710.690 francs pour le Prix du Jockey-Club.



Georges Stern, qui a conduit Ajax à la victoire.



Ajax (G. Stern), à M. Ed. Blanc.

Macdonald (Spencer), à M. Caillault.

L'arrivée du Prix du Jockey-Club (100.000 fr., outre 10.000 fr. à l'éleveur. — 2.400 m.).

Le montant du Derby a été de 202.500 francs, dont 10.000 à M. Ed. Blanc, éleveur du vainqueur.



M. Edmond Blanc, l'heureux éleveur-propriétaire d'Ajax.

Le Derby français restera dans la mémoire des sportsmen comme une des plus belles, des plus intéressantes et des plus palpitantes épreuves qui se soient disputées depuis de longues années. Tout, il est vrai, a concouru à favoriser cette sensationnelle épreuve: le temps merveil-



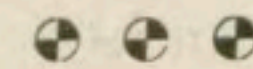
Pour la troisième fois, les sympathiques couleurs de M. Ed. Blanc ont triomphé dans notre grande épreuve nationale; déjà l'éleveur du Jardy, dont la production depuis quelques années tient sans conteste la tête des grands haras de France et de l'étranger, avait enlevé ce beau trophée en 1889 avec Clover et en 1901 avec Saxon. Et il se pourrait que cette année fût particulièrement heureuse pour l'importateur de Flying Fox; après avoir enlevé le Prix de Diane avec Profane, le Derby français avec Ajax, il a de grandes chances de gagner le Derby anglais — qui se court au moment où paraît la Vie au Grand Air — avec Gouvernant, et dans le Grand Prix de Paris, Profane, Ajax, Gouvernant et même



La rentrée du vainqueur du Derby.

Ajax, m. b., 3 a., 58 kil., par Flying Fox et Amie. Eleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, G. Stern.

leux avait permis un déploiement inaccoutumé d'élégance, une éclosion de toilettes claires du plus ravissant effet dans ce cadre admirable qu'est le pesage de Chantilly; quant à la course, elle a été superbe et le favori a été victorieux non sans une jolie lutte sur la ligne d'arrivée.



French Fox sauront défendre brillamment sa chance.

La victoire d'Ajax — plus facile qu'elle n'a paru — dans le Derby français est due, en très grande partie, à l'excellent et parfait jockey qu'est Georges Stern, qui a montré une décision, un sang-froid et une énergie dignes des meilleures cravaches qui aient paru sur le turf depuis de longues années. J'ai toujours beaucoup admiré Stern qui gagne souvent des courses avec sa tête autant qu'avec ses jambes et ses bras; depuis que W. Pratt a déposé sa cravache, depuis Tom Lane, depuis Storr, depuis Kearney et quelques autres qui furent de grands jockeys, Georges Stern est certainement le meilleur de notre époque. Avant l'épreuve, je

lui demandais s'il avait confiance. : "On m'oppose Rataplan, me répondit-il, mais je crois que je puis le battre facilement, bien que la piste de Chantilly ne soit pas très à la convenance d'Ajax, mais c'est un cheval exceptionnel, et qui rend admirablement." En effet, Ajax a rendu ; mais sans Stern, sans cette décision et ce coup d'œil qui lui sont particuliers, le fils de Flying Fox serait peut-être bien resté enfermé comme il l'était avant l'entrée dans la ligne droite.

Tous les incidents de la course ont été contre Ajax ; French Fox, qui devait mener le train, a manqué le départ, mais la façon dont le demi-frère du vainqueur est revenu à la



La tribune du Jockey Club, pendant le défilé des concurrents du Derby.



L'entraîneur Denman, qui amena Ajax en si superbe condition, a droit à autant d'éloges que le jockey et le propriétaire.

fin prouve qu'il est de très grande qualité, et sans cette circonstance, il eût été devant Rataplan et Madapolam.

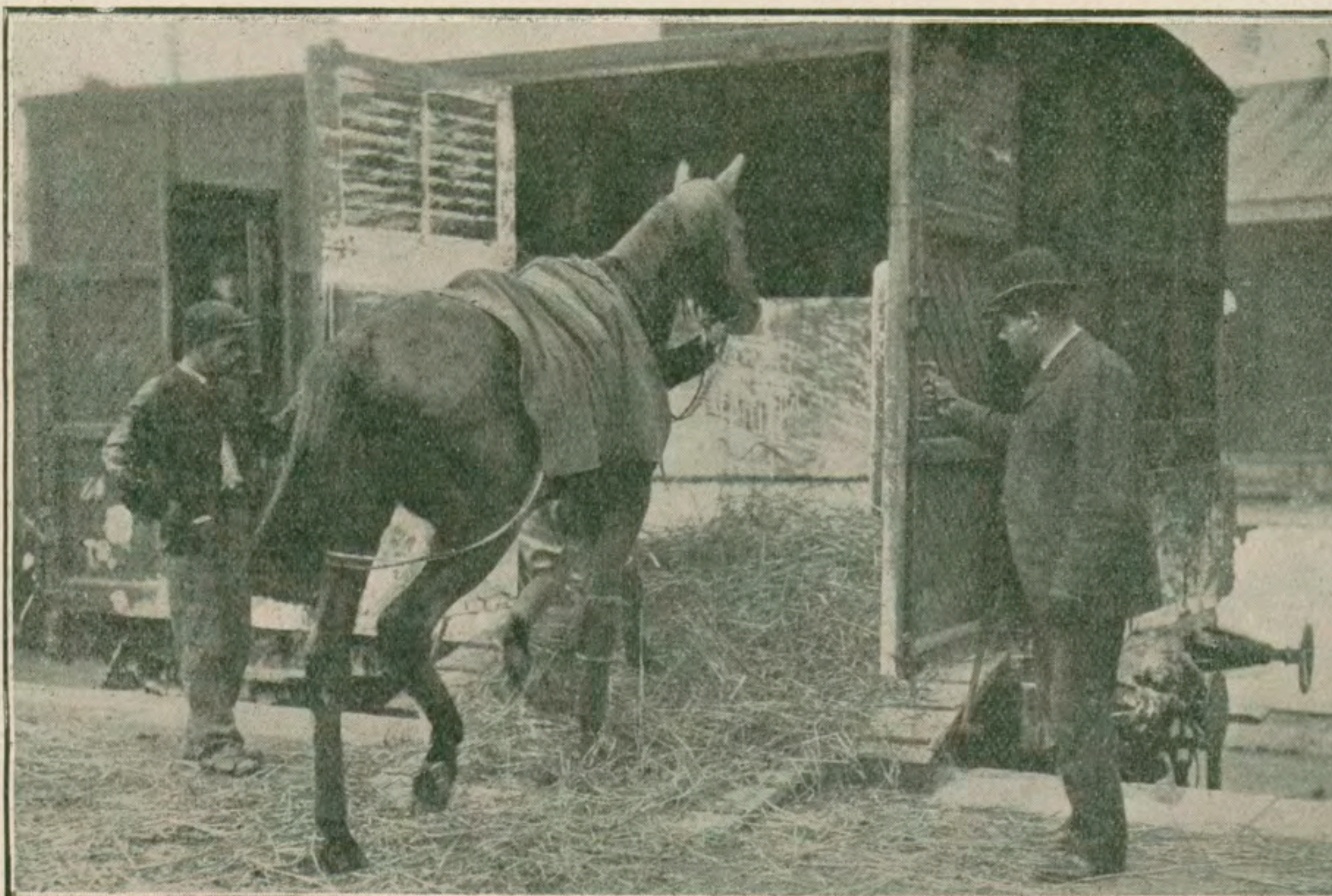
D'autre part, on a cherché à enfermer le favori, et la réussite eût pu être complète ; mais Stern veillait, et dès l'entrée de la ligne droite il a su habilement se dégager et reprendre l'avantage sur Macdonald, le poulain de M. Caillault, qui avait le meilleur à ce moment. Peut-être bien que si Spencer avait été en selle sur Ajax et Stern sur Macdonald, ce dernier aurait pu enlever le Derby. Inutile de dire que M. Ed. Blanc, son entraîneur Denman et son jockey Stern ont été très chaudement acclamés ; mais il ne faudrait pas oublier dans ce concert d'éloges le stud-groom du haras du Jardy, M. Duret, dont les soins

ont entouré la jeunesse du vainqueur de dimanche. Lorsque Stern, qui gagnait le Derby pour la seconde fois, est rentré au pesage, il était très pâle et ému — on le serait à moins — toutes les mains se tendaient vers lui et tous ses camarades de Chantilly — jeunes et vieux — l'ont presque porté en triomphe, c'est que Georges Stern est aussi bon camarade qu'il est bon jockey.

Comme il avait paru à beaucoup que l'arrivée avait été très disputée et que Ajax avait dû s'employer pour triompher de Macdonald, j'ai demandé à Stern ce qu'il pensait de sa course : "A aucun moment, m'a-t-il dit, je n'ai douté de la victoire, malgré les incidents qui m'ont certainement coûté une bonne longueur ; lorsque j'ai pu me dégager, et qu'Ajax s'est trouvé à la hauteur de Macdonald, c'est à peine si j'ai eu besoin de lever la cravache, Ajax a pris d'un bond une demi-longueur que j'ai conservée jusqu'au poteau". Richard Carter, l'entraîneur de Macdonald, n'a pas été moins félicité que Denman, l'entraîneur d'Ajax, car il avait amené le poulain de M. Caillault dans un état resplendissant. Richard Carter, tout en ayant conscience de la



M. Duret, stud-groom du haras du Jardy, dont les soins ont entouré la jeunesse du vainqueur du Derby de 1904.



Le départ pour la victoire. Ajax est embarqué, l'avant-veille du Derby, à la gare de Saint-Denis ; son compagnon d'écurie, Gouvenant, l'avait été la veille pour Epsom, à la même gare.

épreuve qui va se courir le 12 juin à Longchamp.

J'ajouterai que le train a été très rapide, puisque le temps, 2 m. 31 s. 2/5 — si le chronométrage a été exact — a été un des plus courts depuis qu'on chronomètre la course. En somme, la victoire attendue d'Ajax — bien que d'aucuns aient voulu la voir difficile — ne lui retire rien de son mérite, mais elle nous révèle un bon, un très bon cheval, Macdonald, un fils de Bay Ronald et Myrtledine qui gagnera certainement de belles épreuves, car il s'améliorera encore. On pourra encore opposer Lorlot à Ajax pour le Grand Prix, mais il faut remarquer que dimanche Ajax a couvert les 2.400 mètres en 2 m. 31 s. 2/5, et Lorlot la même distance, dans le Prix du Château en 2 m. 36 s.

FRANC PICARD.

# LA MARCHE DE L'ARMÉE



(Cl. A. d'Hampol.)

VUE PANORAMIQUE DE LA PLACE DE LA CONCORDE AU MOMENT DU DÉPART DES 2.000 CONCURRENTS

LA VIE AU GRAND AIR

Comme aux jours des grandes fêtes officielles et patriotiques, la place de la Concorde présentait dimanche dernier une animation indescriptible. Plus de 30.000 curieux se pressaient derrière les colonnes régimentaires chargées du service d'ordre, pour assister au départ des 2.000 concurrents de la Marche de l'Armée organisée par notre confrère le Matin. La photographie que nous publions ci-dessus, prise de la terrasse de l'Automobile-Club de France, donne une idée exacte de l'aspect de la place de la Concorde, au moment où les 2.000 marcheurs se sont élancés à la conquête du titre de champion de l'armée.

# LA MARCHÉ DE L'ARMÉE

Aucun 14 Juillet ne prit, depuis longtemps, l'allure d'un événement aussi national que la Marche de l'Armée. Aucun souverain ne peut se flatter d'avoir attiré sur son passage un concours de peuple aussi enthousiaste que cette épreuve fantastique disputée par 2.000 soldats; aucun événement sportif n'a jamais suscité dans la France entière un mouvement aussi général, à Paris une curiosité et un intérêt aussi prodigieux; aucune manifestation publique, de quelque nature qu'elle soit, ne fut jamais organisée avec le même luxe de détails inouïs.

Ceux qui intro-luisirent et répandirent les idées sportives en France, se féliciteront que le *Matin* ait pris texte d'un événement sportif pour mettre en action toute son influence. Intéresser le public? Passionné-ment! — Secouer les administrations? Sans aucun doute! — Forcer la main au gouvernement? Peut-être, comme vous le verrez tout à l'heure!

Ce fut un mouvement prodigieux. En décembre dernier, l'idée de la marche de l'armée est lancée par notre excellent confrère Georges Grippon, qui voit en elle le couronnement de toutes les épreuves de marches corporatives, organisées l'an dernier par le *Matin*. Pour l'aider dans l'œuvre difficile de pénétration des milieux militaires, il eut le concours précieux de M. le capitaine Humbert, ancien officier d'ordonnance du général André, qui mit aimablement à sa disposition son expérience des choses de l'armée et son activité merveilleuse. A côté d'eux, un des plus jeunes confrères de Georges Grippon, M. Georges Bichat, les seconda de la meilleure manière.

Depuis lors, c'est une campagne endiablée! On se remue beaucoup et on remue tout le monde militaire ou civil; on écrit des articles vibrants, qui entraînent les masses; on s'assure la bienveillance des officiers généraux, supérieurs et subalternes; on provoque des dons qui fourniront une liste de prix formidable; on voit le mouvement s'accroître tous les jours et atteindre bientôt un formidable crescendo où Paris et la France entière font entendre des voix qui partent de toutes les casernes, de toutes les armes.

Le jour approche, les détails se multiplient à l'infini. Il faut faire voyager les hommes, leur assurer le vivre, le couvert, le confort et la santé; on entasse encore une fois Pélion sur Ossa, et on recommence le même

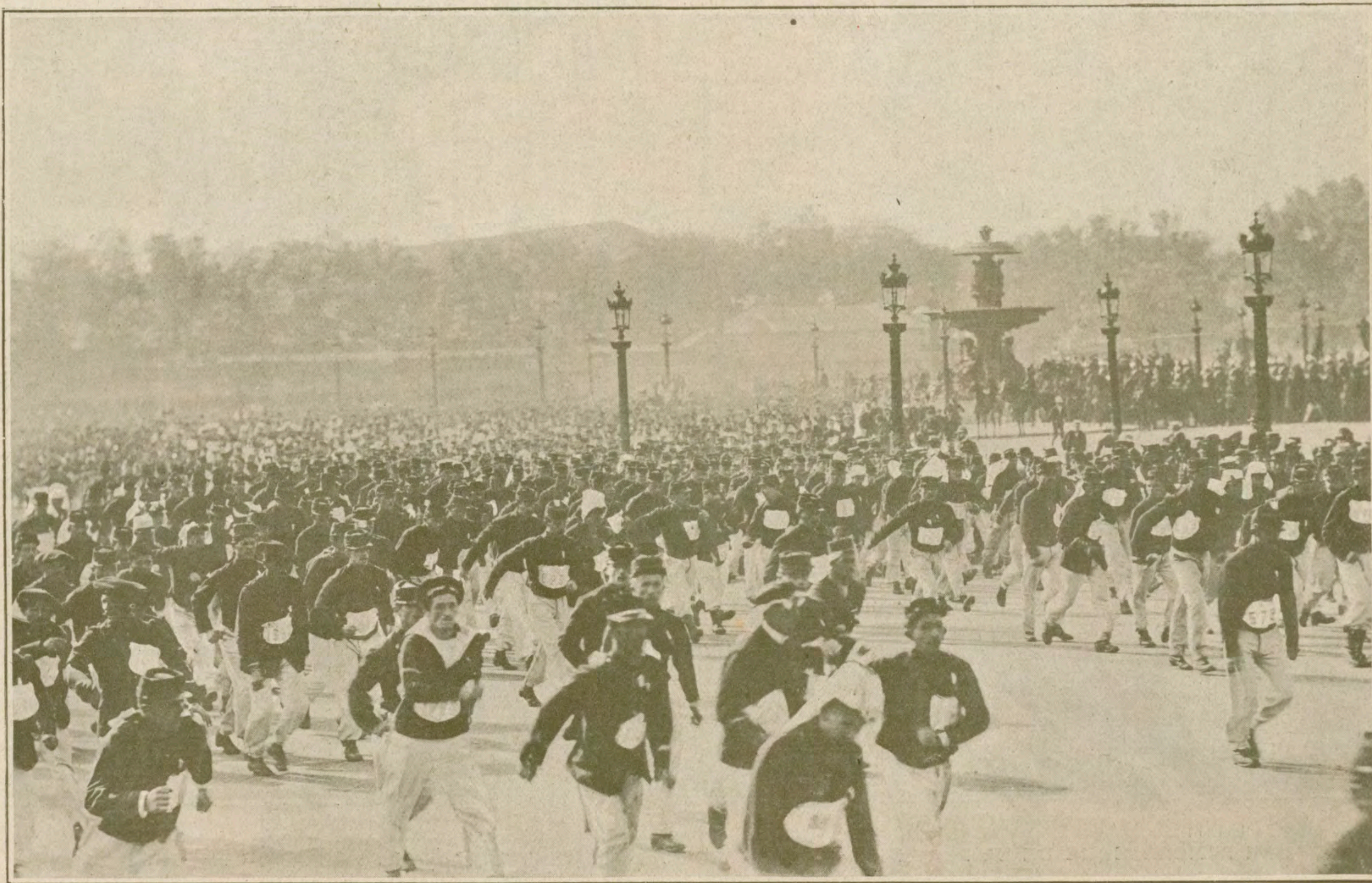
travail d'organisation, mais, cette fois, dans un sens différent; on parle frais de voyage, ambulances, rafraichissements, nourriture, massage.

Les 2.000 viendront et seront bien soignés. Est-ce fini? Non! Organisation matérielle, préfecture de police et gardiens de la paix, arrêts de tramways, routes libres, coupe-file, etc. Est-ce fini? Non! Tout Paris sera là. Il faut que l'enfant se présente bien et beau, musiques et fanfares. Et encore, le classement des équipes, le numérotage des équipiers, la distribution de médailles commémoratives, et l'organisation de soirées de gala pour divertir tout le monde, etc. etc.

Et Paris tout un jour fut en fête. Rien n'avait été négligé. Un vent de militarisme soufflait dans l'atmosphère parisienne emplie de refrains guerriers, et ce fut un succès triomphal que le défilé de ces 2.000 hommes, en pantalon de toile, portant tous la coiffure de leur arme respective: képi, chechia, béret, bonnet de police. Pas de costumes de courses civils. L'épreuve était militaire, on en eût amoindri le succès en ne chatouillant pas agréablement la sensibilité parisienne qui frémit toujours un peu en entendant prononcer le mot armée, et pleure de joie devant un uniforme. Et ce furent des uniformes, et des uniformes galonnés, plus ou moins, rouges ou bleus, ou verts ou noirs, avec, les dominant tous, la silhouette "du p'tit soldat français" en pantalon de treillis, petite veste et brodequins car on l'avait amené là dans la tenue intime de la caserne, et j'y vis un symbole de la pensée subtile des organisateurs, qui tenaient à garder dans leur jeu tous les atouts du succès, en donnant le milieu à leur public l'impression qu'il se trouvait bien là en face de ce petit soldat, tel qu'il aime à se le représenter... en train de faire la corvée de quartier.

Dire maintenant, au point de vue strictement sportif, ce que fut une pareille épreuve, serait inutile. De pareilles manifestations sont plus intéressantes par leur importance générale que par leurs détails. Vous verrez, d'ailleurs, ici les jolies photographies que la *Vie au Grand Air* a prises au cours de l'épreuve, à volé, devrais-je dire, à enlevé, à ravi, parfois à la force du poignet et du poing, car la tâche fut difficile et il le fallait ainsi, sans doute. N'eût-il pas été étrange que le *Matin*, journal d'informations obtenues acrobatiquement, tournât à ses confrères l'occasion d'un trop facile reportage!

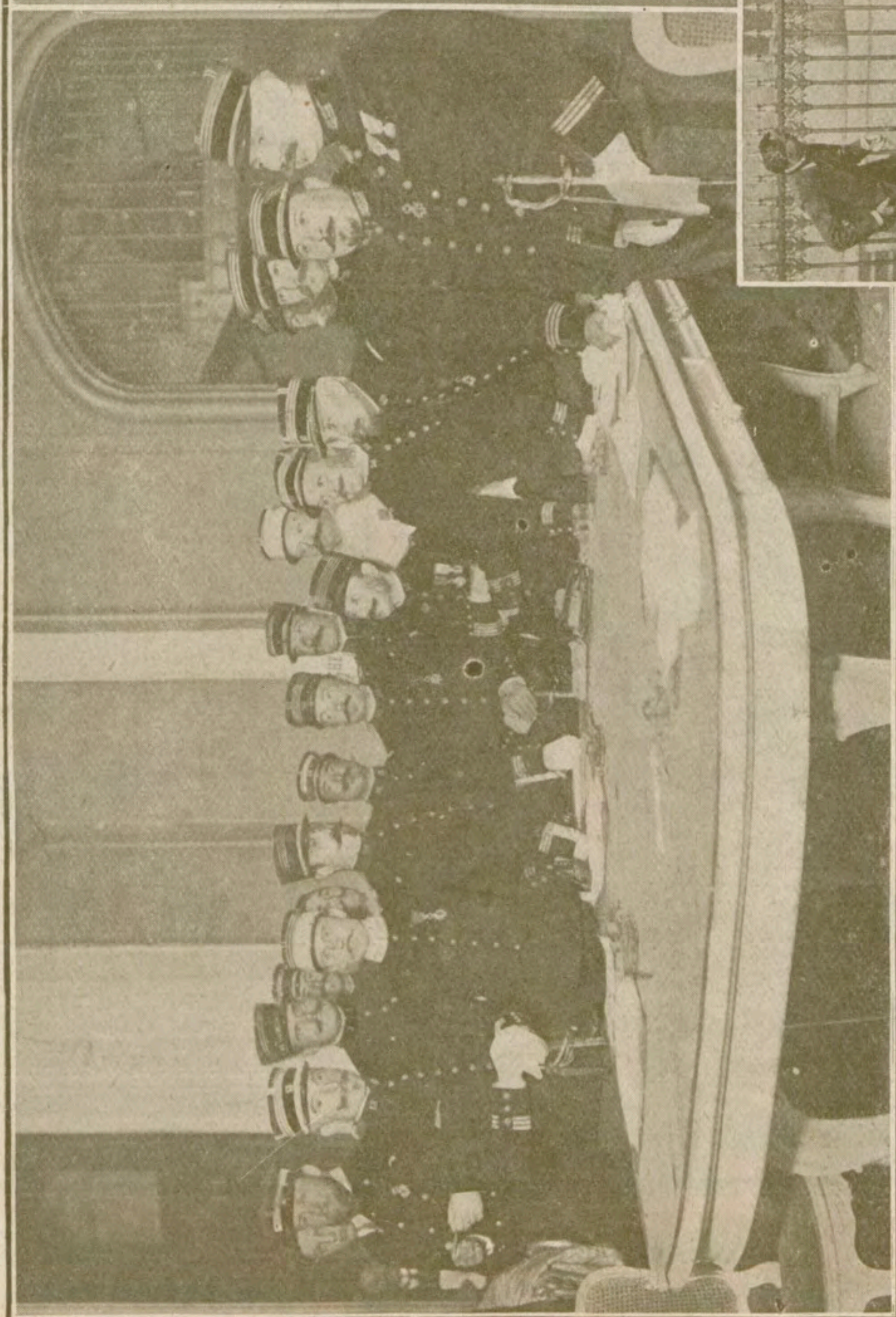
ANDRÉ FOUCAULT.



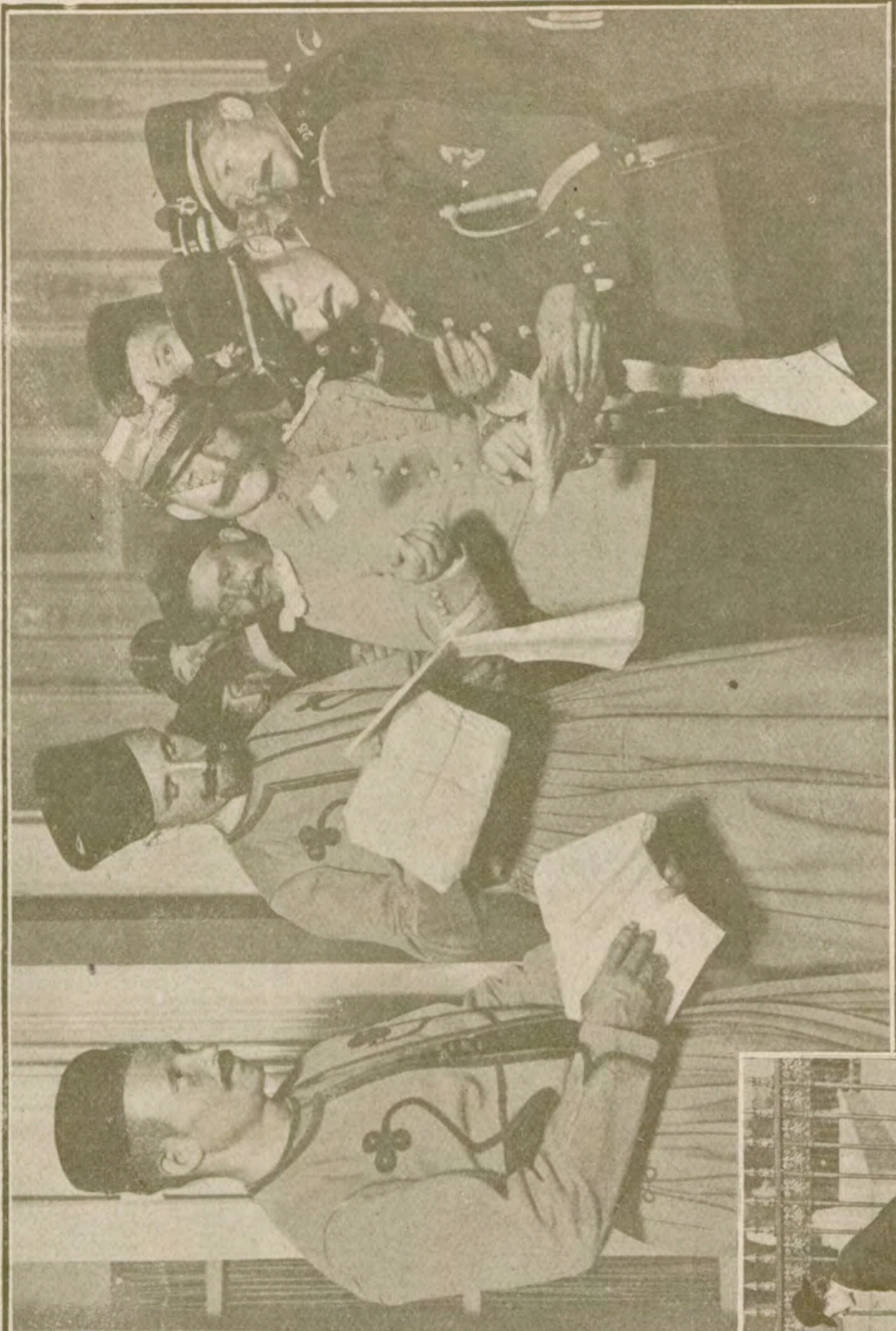
Le départ de la Marche de l'Armée, place de la Concorde.

On peut juger de la foule compacte des 2.000 concurrents qui se sont élancés dimanche matin à la conquête de la première place de cette formidable épreuve à la fois sportive et militaire qui se déroulait sur un peu plus de 40 kilomètres.

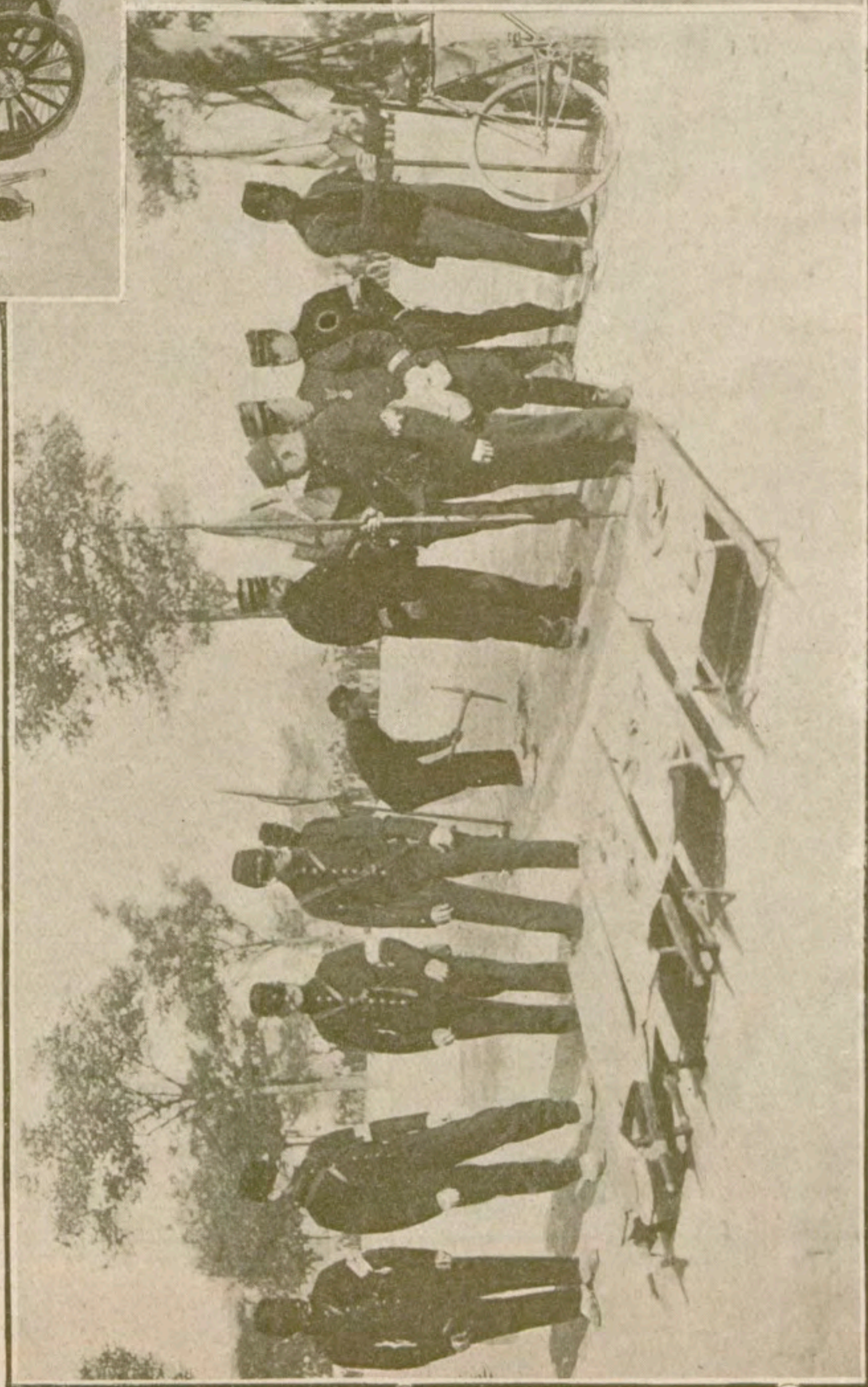
LES A-COTÉS DU DÉPART



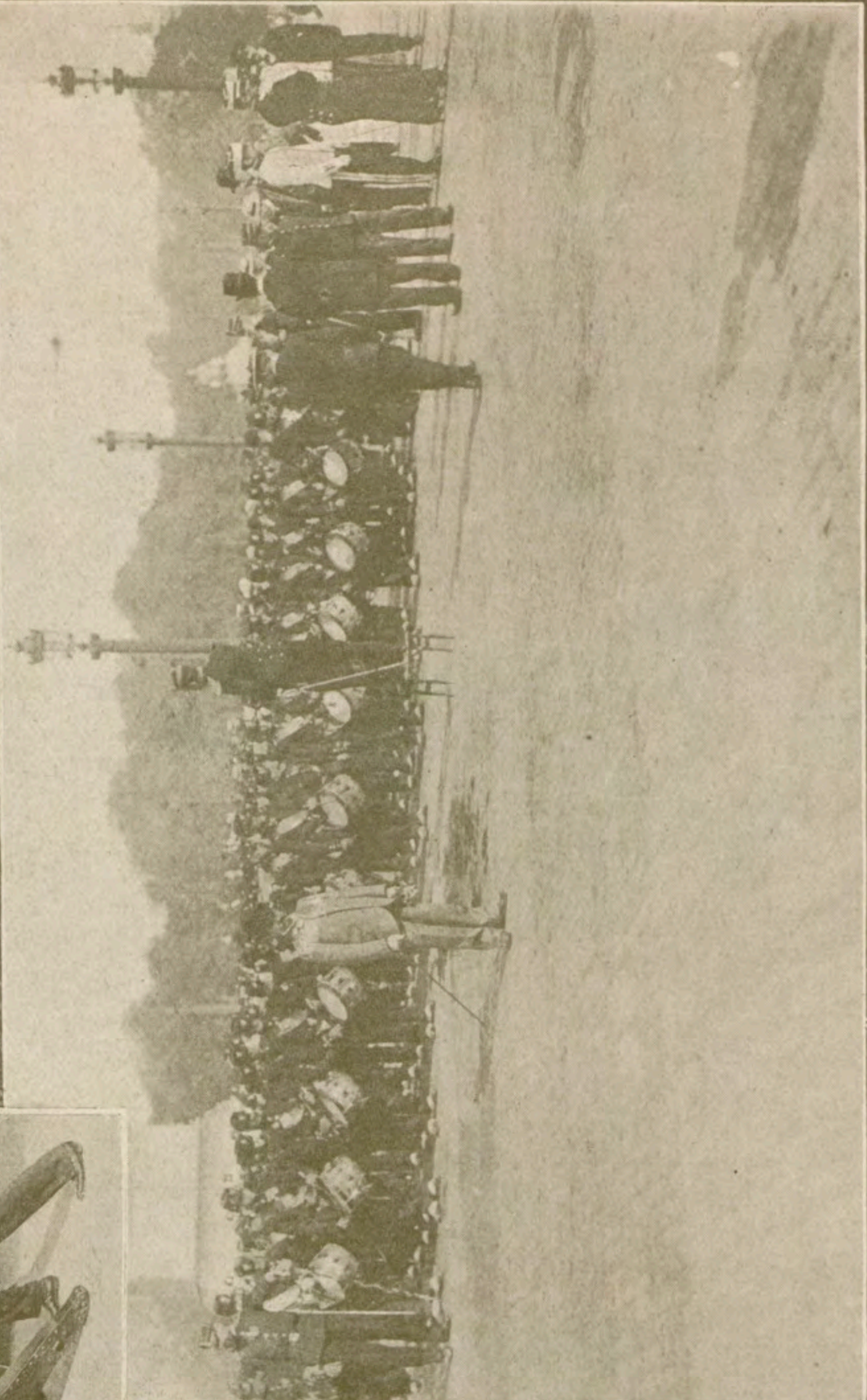
La veille de la Marche, au Malin.  
Les membres du jury ont pris les dernières dispositions en vue de la Marche.



Les dernières formalités.  
Doux tirailleurs algériens viennent de retirer leurs brassards.



Un poste de secours.  
Le service médical et les ambulances installées au rond-point de la Défense, à Loubevoie.



Le canon qui a donné le départ  
aux 2.000 concurrents.

Une conduite en musique.  
C'est sous la conduite de la musique militaire que les marcheurs ont quitté le contrôle du Malin pour se rendre au point de départ, place de la Concorde.



Le capitaine Charue.

Le commandant Duponchel.

M. Guillaume, officier de paix.

LA MARCHÉ DE L'ARMÉE. — AVANT

Au milieu des représentants de toutes armes, qui dimanche dernier étaient groupés sur la place de la Concorde pour disputer la Marche de l'Armée, on pouvait remarquer tout un corps d'officiers généraux, supérieurs et subalternes, venus pour assister à ces soldats-sportmen. L'aspect était des plus vivants et vraiment grandiose.



M. Lépine, préfet de police.

M. Bureau Varilla, directeur du *Matin*.

Le baron Toussaint (René Maizeroy). (Cliché Lagrange.)

LE DÉPART DES CONCURRENTS

Et tandis que, de son côté, le commandant Duponchel donne aux officiers chargés avec lui de l'organisation du départ les instructions de la dernière heure, M. Lépine, préfet de police, assure avec ses officiers de paix la police de la rue. C'est un coin de la place de la Concorde, quelques minutes avant le départ, que représente la photographie ci-dessus.



## SUR LA ROUTE



Le caporal Marchand, du 89<sup>e</sup> d'infanterie, passe premier à Vaucresson.

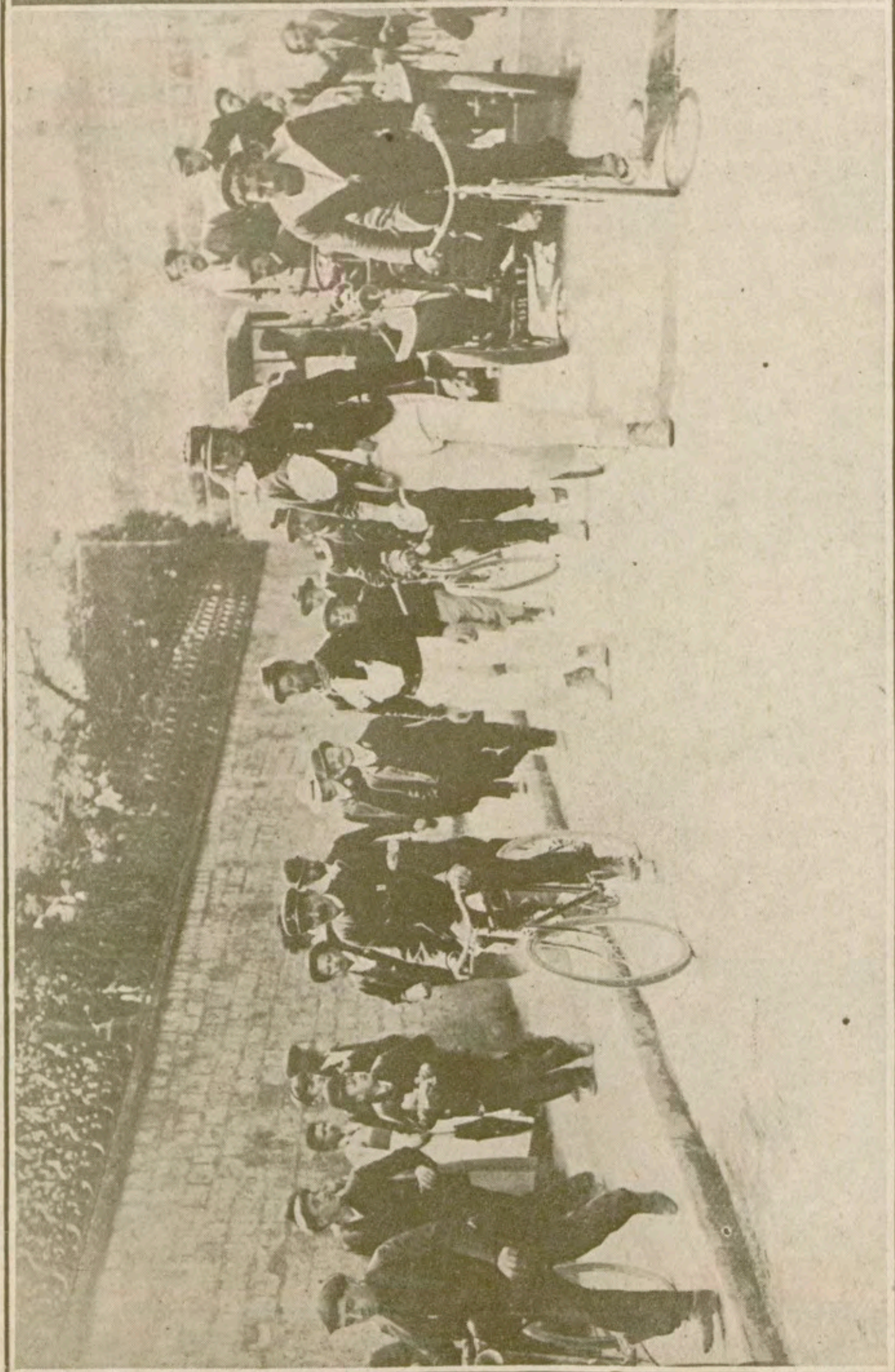


Les femmes et l'armée.  
De gracieuses sportswomen ravitaillent et rafraichissent les concurrents à leur passage à Chatou.

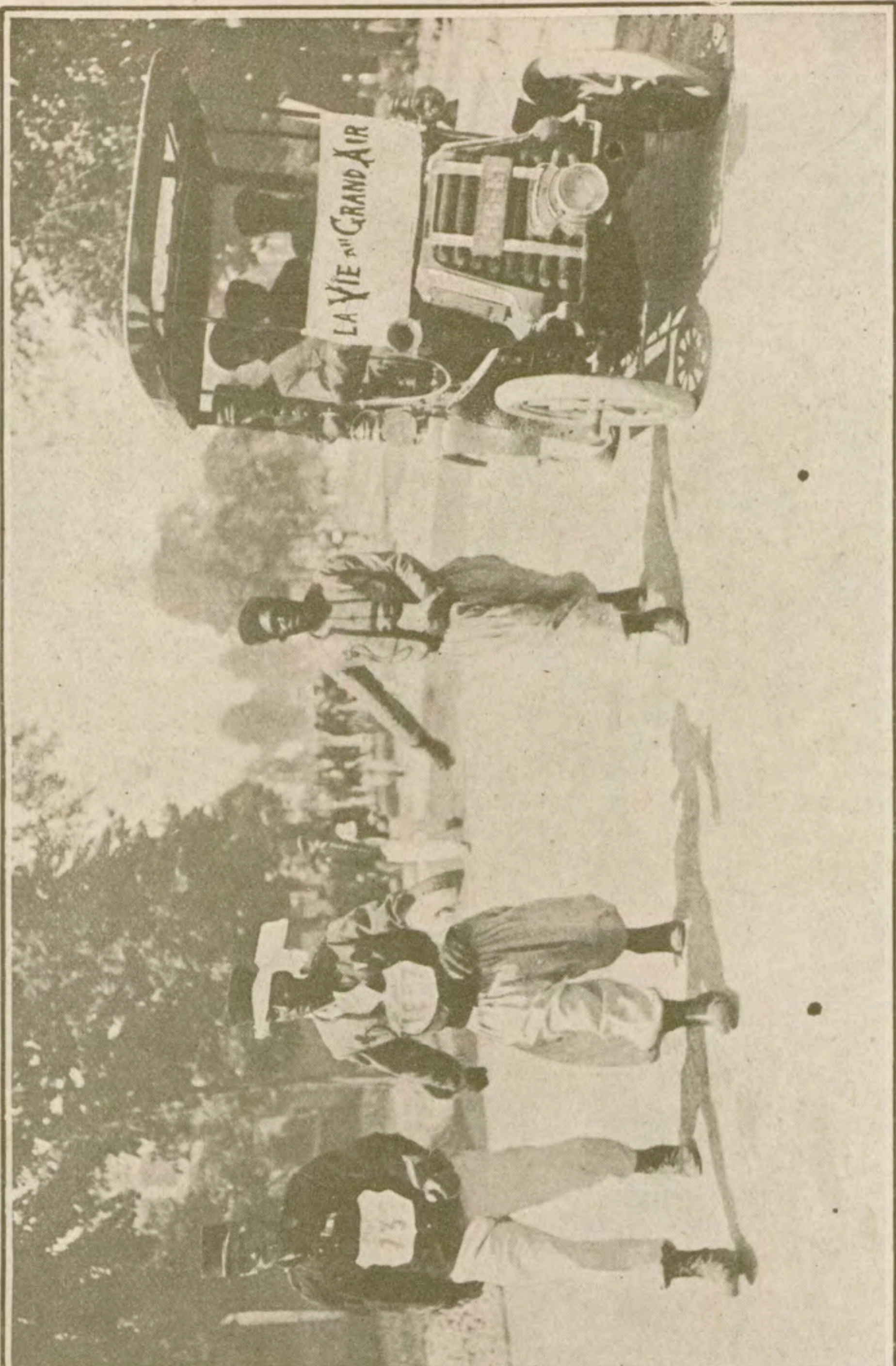


La Vie au Grand Air à la Marche de l'Armée.  
Les photographes et rédacteurs de la Vie au Grand Air ont suivi de bout en bout cette intéressante épreuve, sur une voiture Serpoulet.

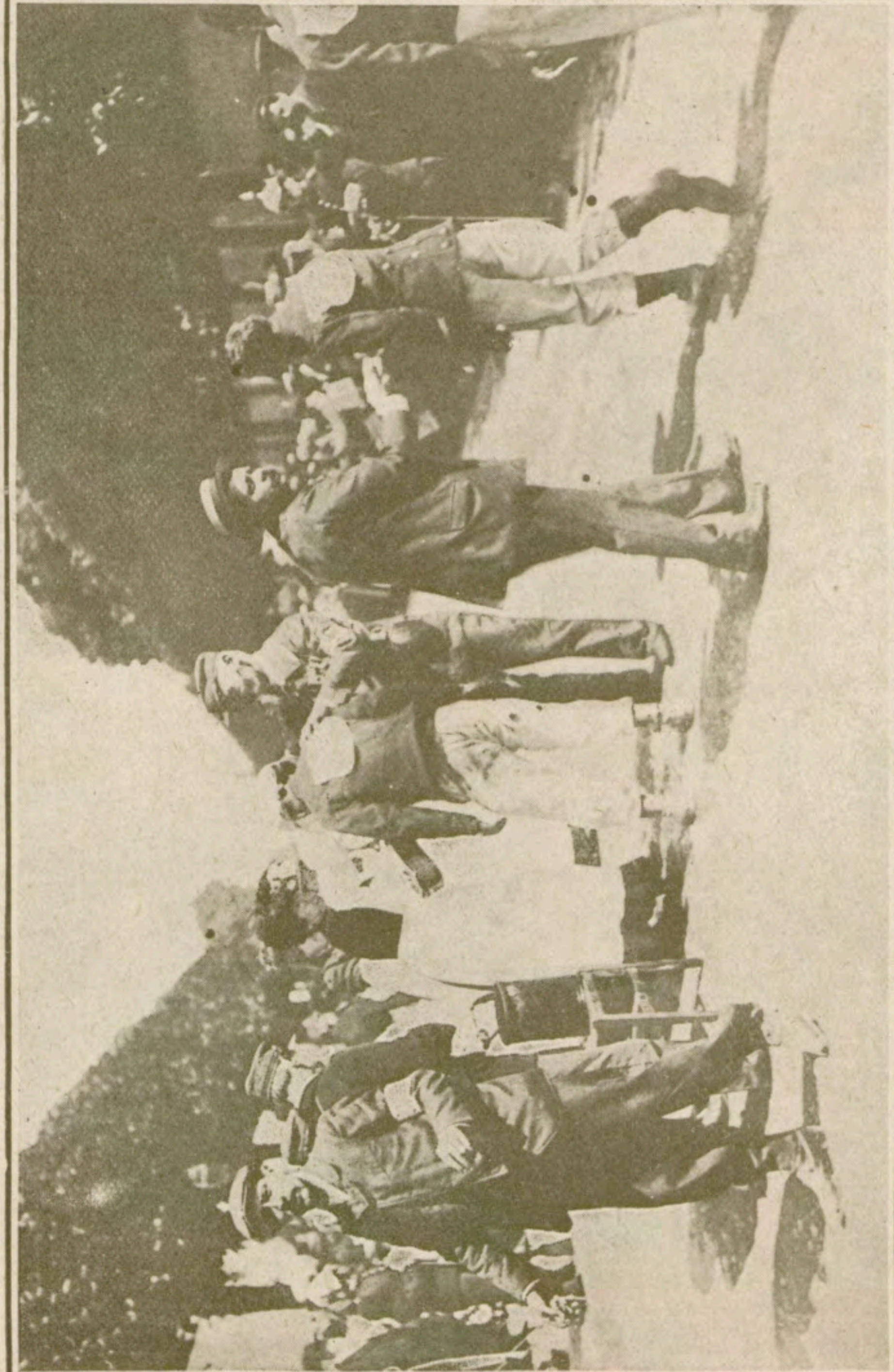
# LES PÉRIPÉTIES DE LA ROUTE



Girard, arrivé premier de la Marche, dépasse Marchand entre Vaucresson et Garches.



Les tirailleurs algériens traversant Boulogne, où le public leur fait une ovation indescriptible.



Les dames de la Croix-Rouge rafraichissent les coureurs à leur passage à Boulogne...



tandis que d'autres se réconfortent au buffet installé sur la route.

# L'ARRIVÉE AU CHAMP DE MARS



M. Georges Grippon, promoteur de la Marche de l'Armée.

L'arrivée du premier à la Galerie des Machines.  
Gérard, du 149<sup>e</sup> d'infanterie,  
a effectué le parcours en 5 h. 18 m. 49 s.

Le capitaine Humbert, un des organisateurs de l'épreuve.



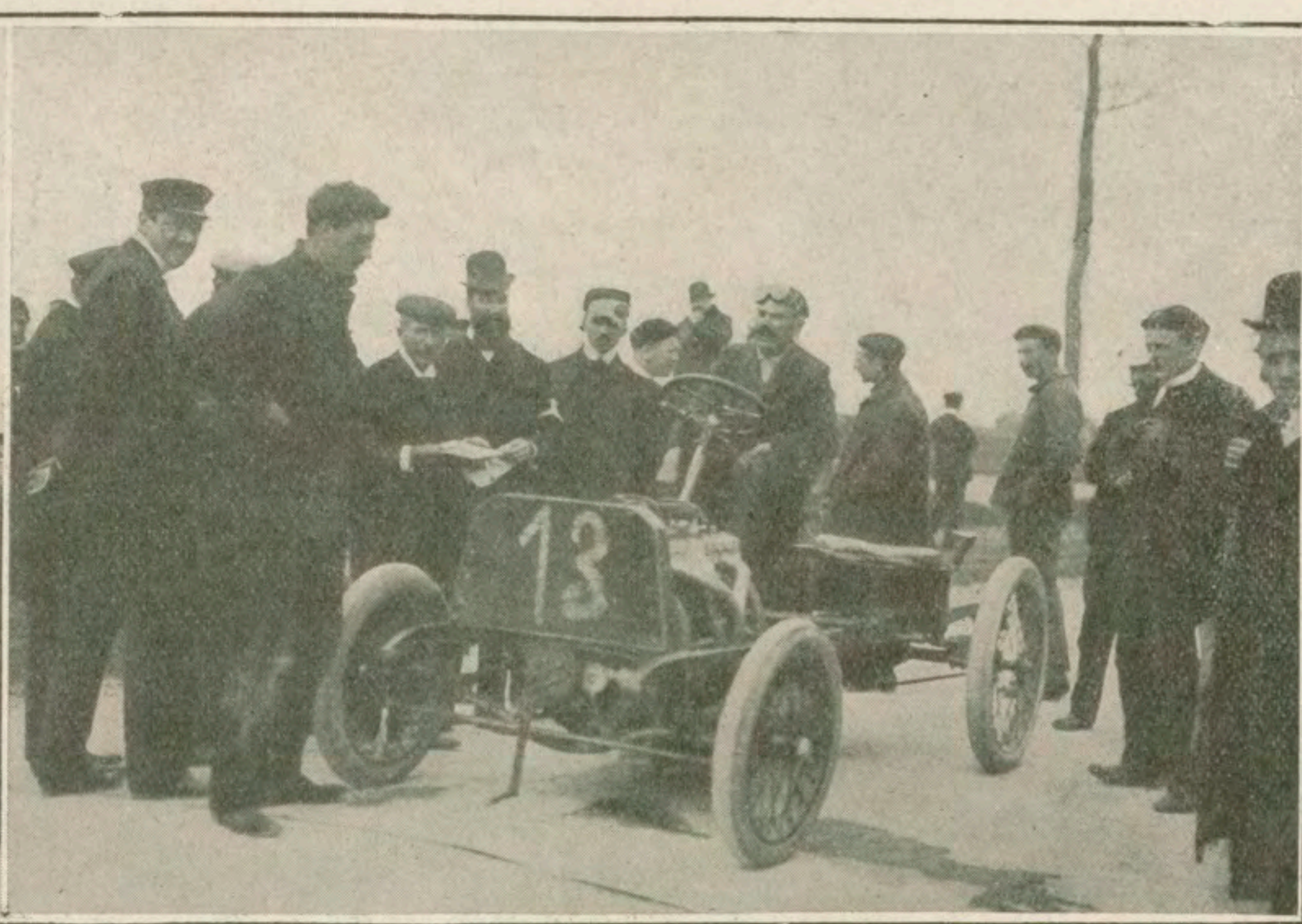
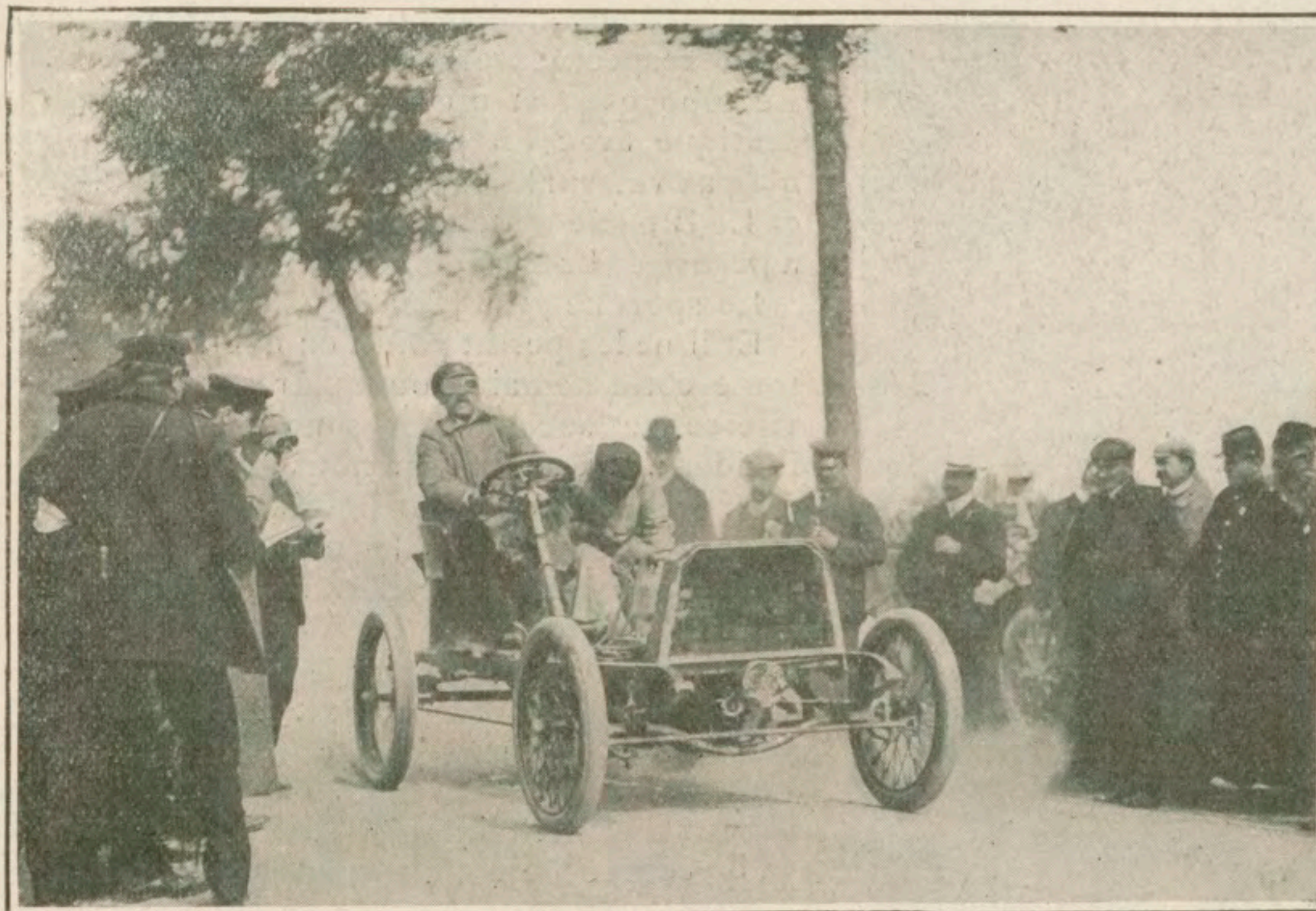
Le traditionnel massage.  
A leur arrivée à la Galerie des Machines, les concurrents étaient remis au maître-masseur Brillouet qui leur prodiguait ses soins.



Le lieutenant Hugot, qui a entraîné l'équipe victorieuse, celle du 46<sup>e</sup> d'infanterie.

Le vainqueur de la Marche à Buffalo.  
Dans l'après-midi, le vainqueur de la Marche de l'Armée s'est rendu au Vélodrome Buffalo, pour assister aux arrivées de Bordeaux-Paris. A son arrivée, le public lui a fait une chaleureuse ovation.

# APRÈS LE MEETING D'ARRAS



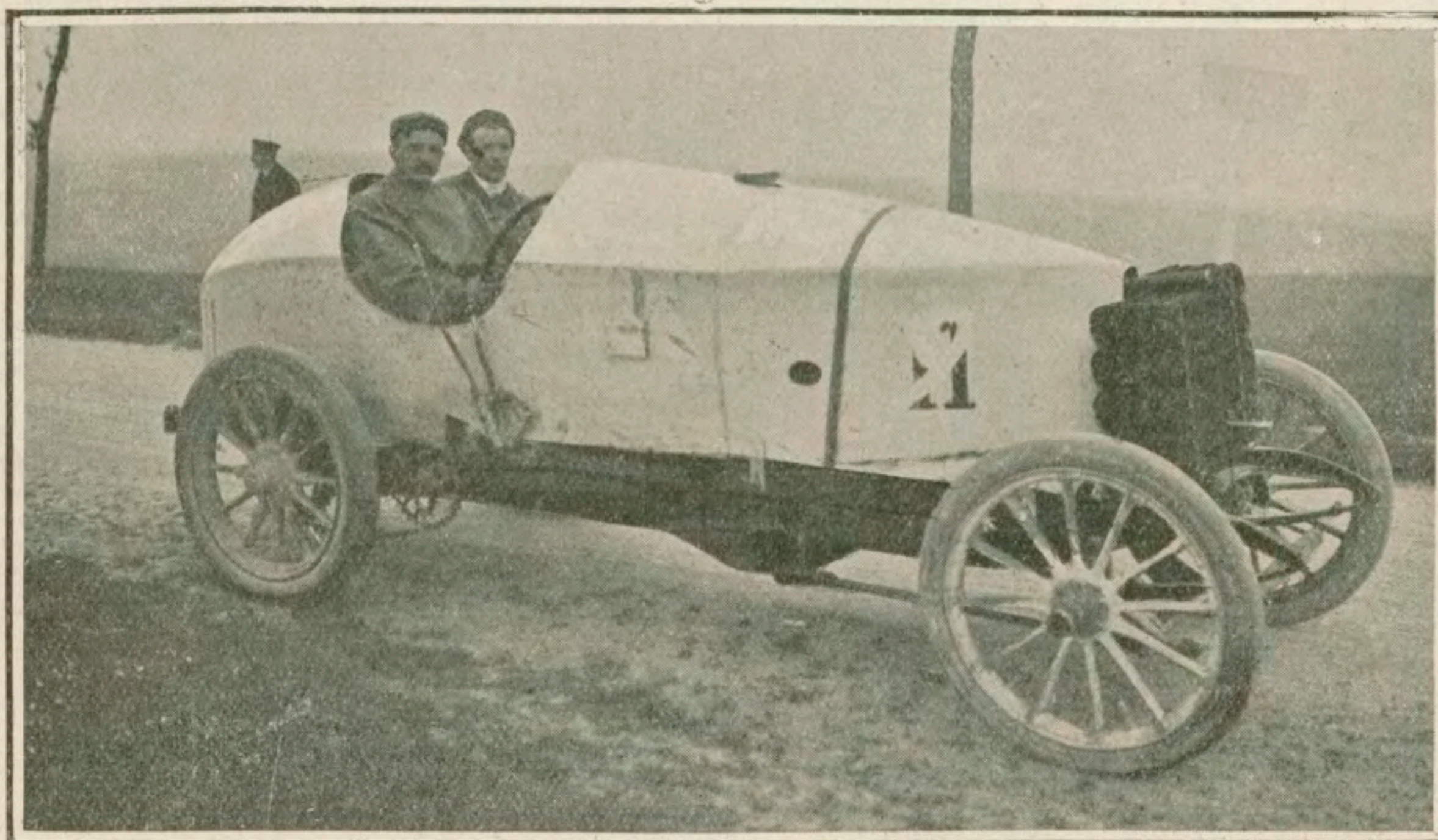
Baras, recordman du monde du mille (voitures légères), dead-heat avec Béconnais, tous deux sur voiture Darracq munie de pneumatiques Michelin et du radiateur Loyal (le mille en 1 m. 0 s. 1/5).

Béconnais, vainqueur de la course du kilomètre, départ arrêté, en côte (voitures légères), recordman du monde du mille sur sa voiture Darracq munie de pneumatiques Michelin et du radiateur Loyal.

A l'occasion de l'Exposition d'Arras, l'Automobile-Club du Nord avait organisé, la semaine dernière, dans cette ville, un meeting automobile qui, venant immédiatement après les Éliminatoires de la Coupe Bennett, n'a pas réuni le nombre d'engagements qu'on était en droit d'espérer. Néanmoins, les épreuves de vitesse et de tourisme portées au programme de ce

♦ ♦ ♦

Le sport automobile a décidé-ment des ressources inépuisables. Après le gigantesque effort qu'il avait fourni aux Ardennes Françaises, après avoir tenu la vedette et l'affiche pendant toute une semaine, il trouve encore moyen d'occuper l'attention pendant une autre, et le meeting d'Ar-



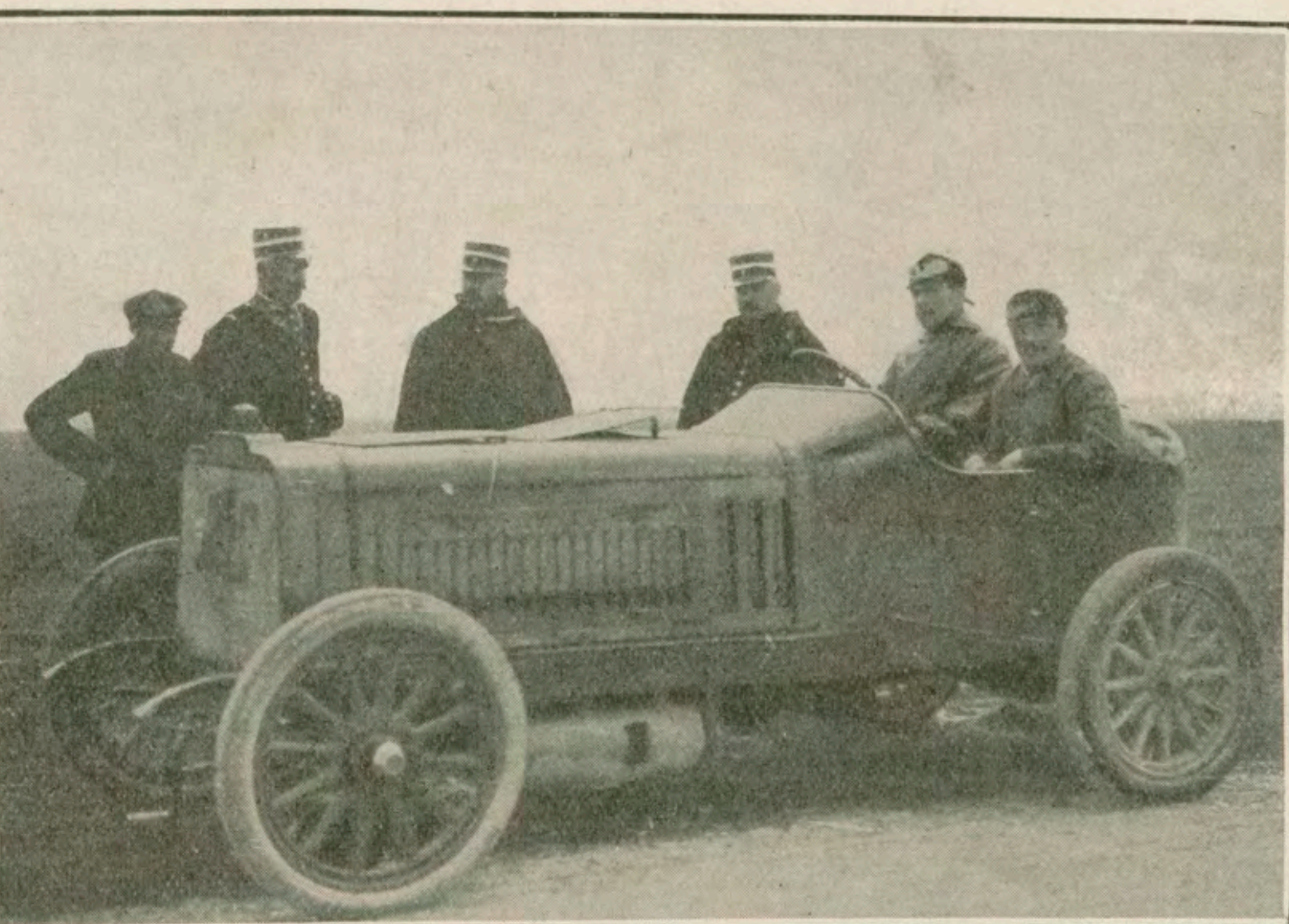
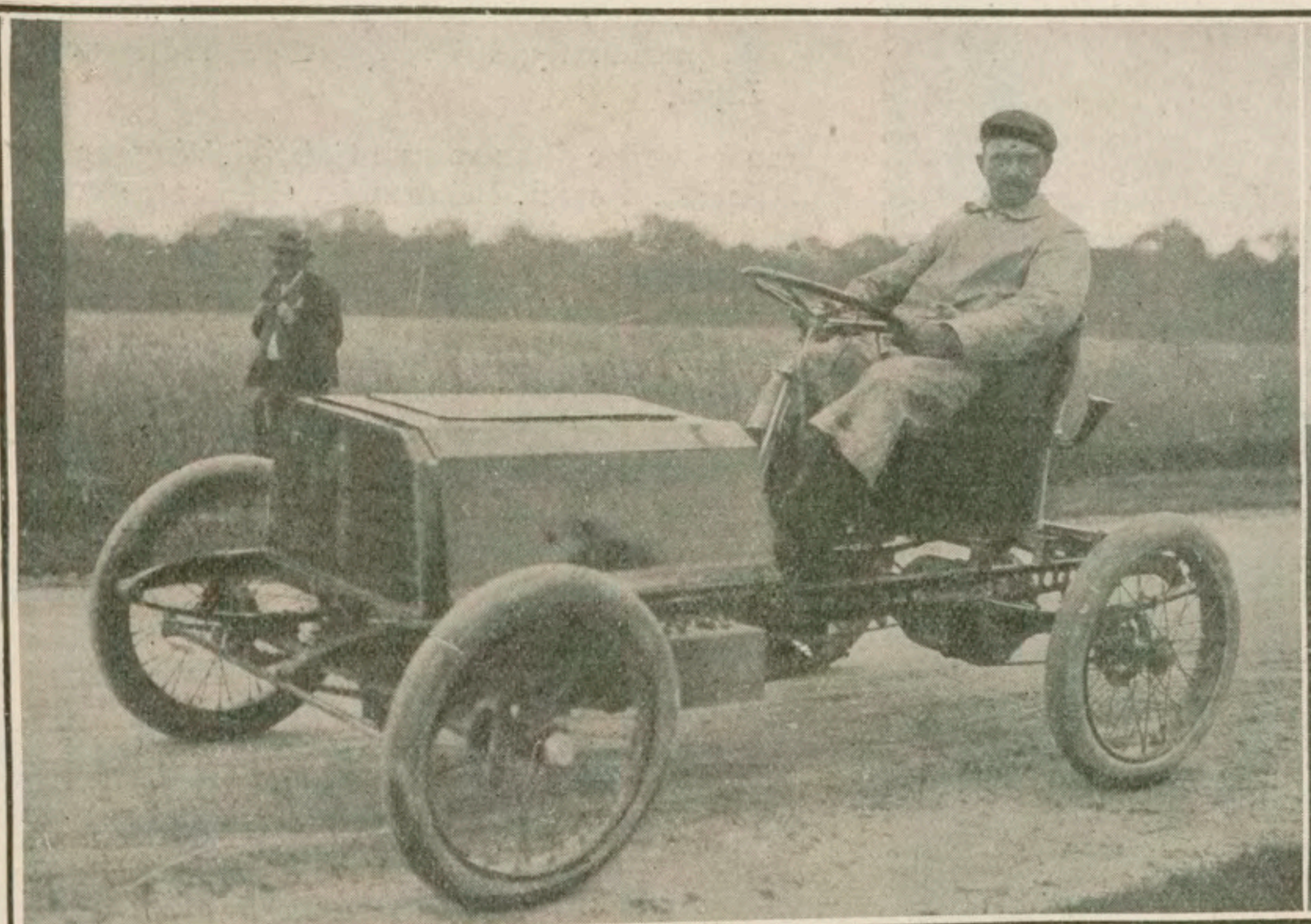
Gabriel, vainqueur de la course de 5 kilomètres (2 m. 36 s. 3/5), sur sa voiture de Dietrich, munie de pneumatiques Michelin.

meeting ont toutes été fort intéressantes, puisque plusieurs records ont été battus en voitures légères, dont le record du monde du mille dont Béconnais et Baras deviennent les deux détenteurs. Hanrit s'est également adjugé un record, celui du kilomètre lancé pour voitures légères; nous publions ici la photographie des vainqueurs de chacune des épreuves du meeting d'Arras.

♦ ♦ ♦

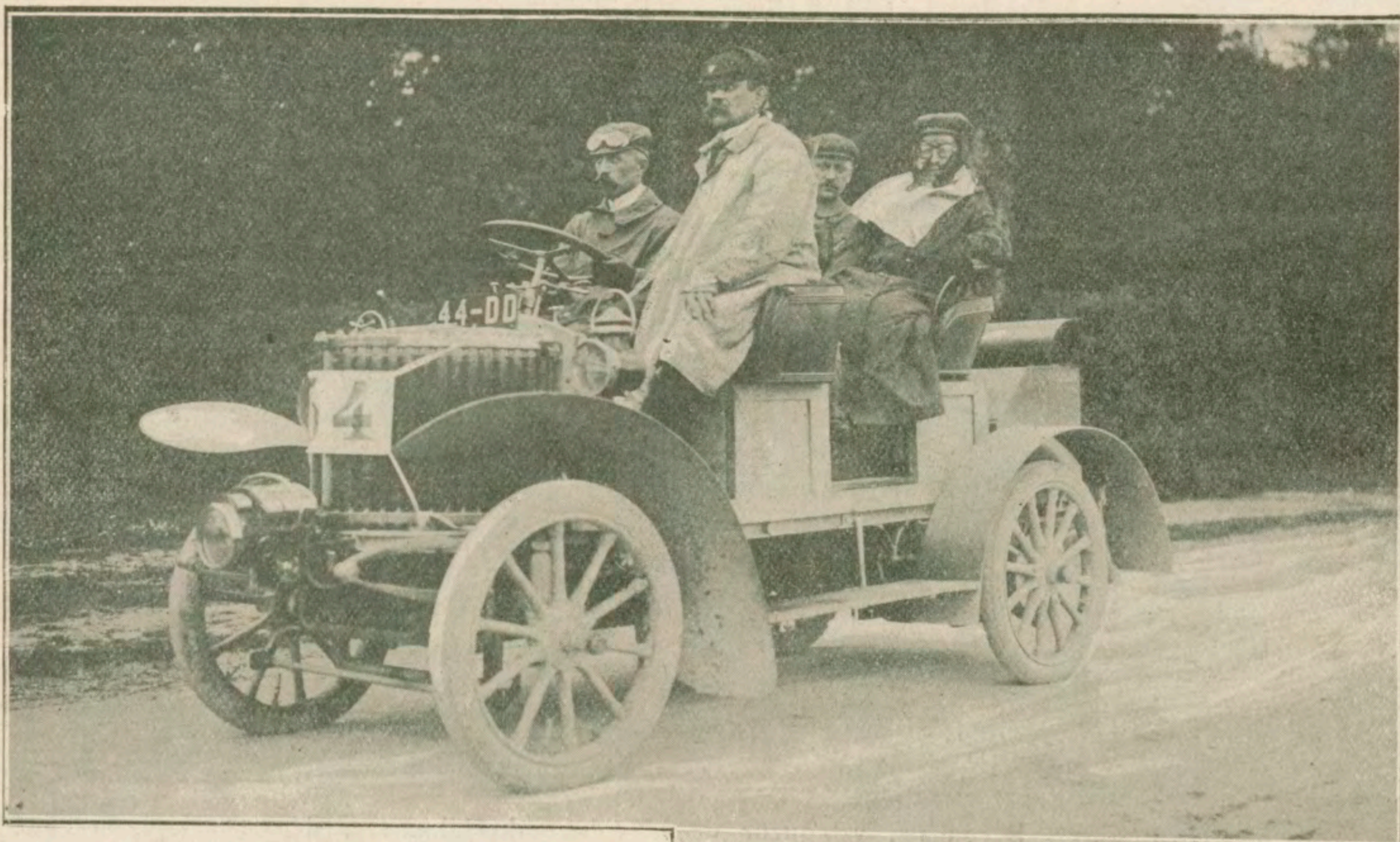
ras, qui, logiquement, aurait dû être triste comme un lendemain fatigué de fête, a été, au contraire, des plus intéressants.

Je ne crois même vexer personne en disant que ce fut la partie la plus intéressante des fêtes données à Arras à l'occasion de l'Exposition du nord de la France. La visite du Pré-



Villemain, vainqueur de la course du mille arrêté (1 m. 8 s. 2/5) et du kilomètre lancé (34 s. 1/5), meilleur temps fait en France sur voiturettes, gagnant de la course de 5 kilomètres en côte et du kilomètre, en côte, sur sa voiturette Darracq, munie de pneus Michelin et du radiateur Loyal.

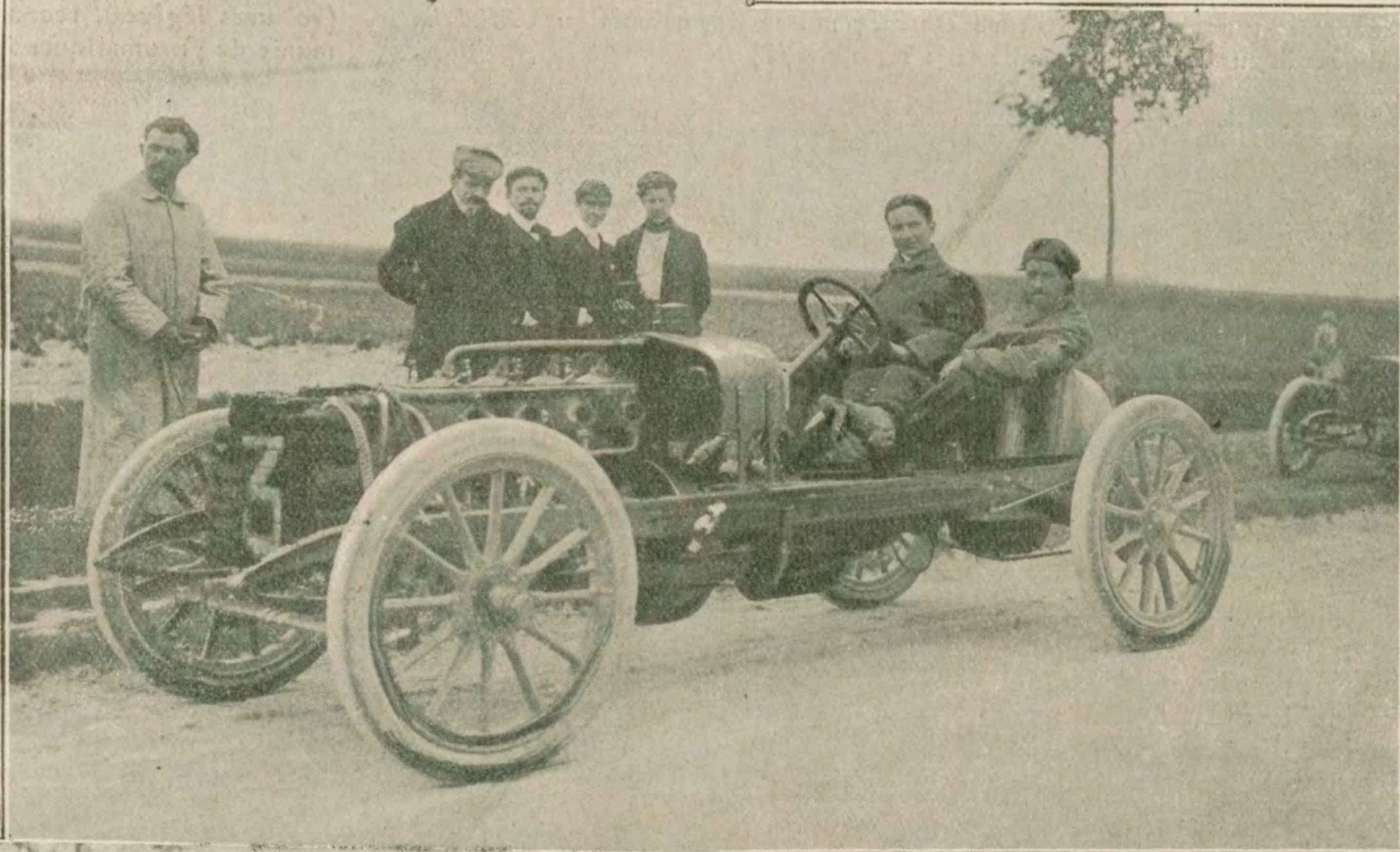
Wagner, vainqueur de la course du kilomètre, départ arrêté, en côte (53 s. 1/5), et du kilomètre lancé (28 s. 3/5), catégorie voitures, sur sa voiture Darracq munie de pneumatiques Michelin et du radiateur Loyal.



Dreye, vainqueur de la course du kilomètre départ arrêté, en côte (1 m. 14 s. 3/5), du mille arrêté (1 m. 30 s. 2/5), et du kilomètre lancé (42 s. 2/5), catégorie voitures touristes de 12 à 20 chevaux, sur sa voiture Serpollet, munie de pneumatiques Continental et du radiateur Loyal.

sident de la République est aujourd'hui un événement peu rare, et, quoique le chef de l'Etat ait été reçu avec enthousiasme dans Arras, il n'excita point la même curiosité que les monstres de vitesse défilant devant les Arrageois, car c'est ainsi qu'on nomme les habitants d'Arras.

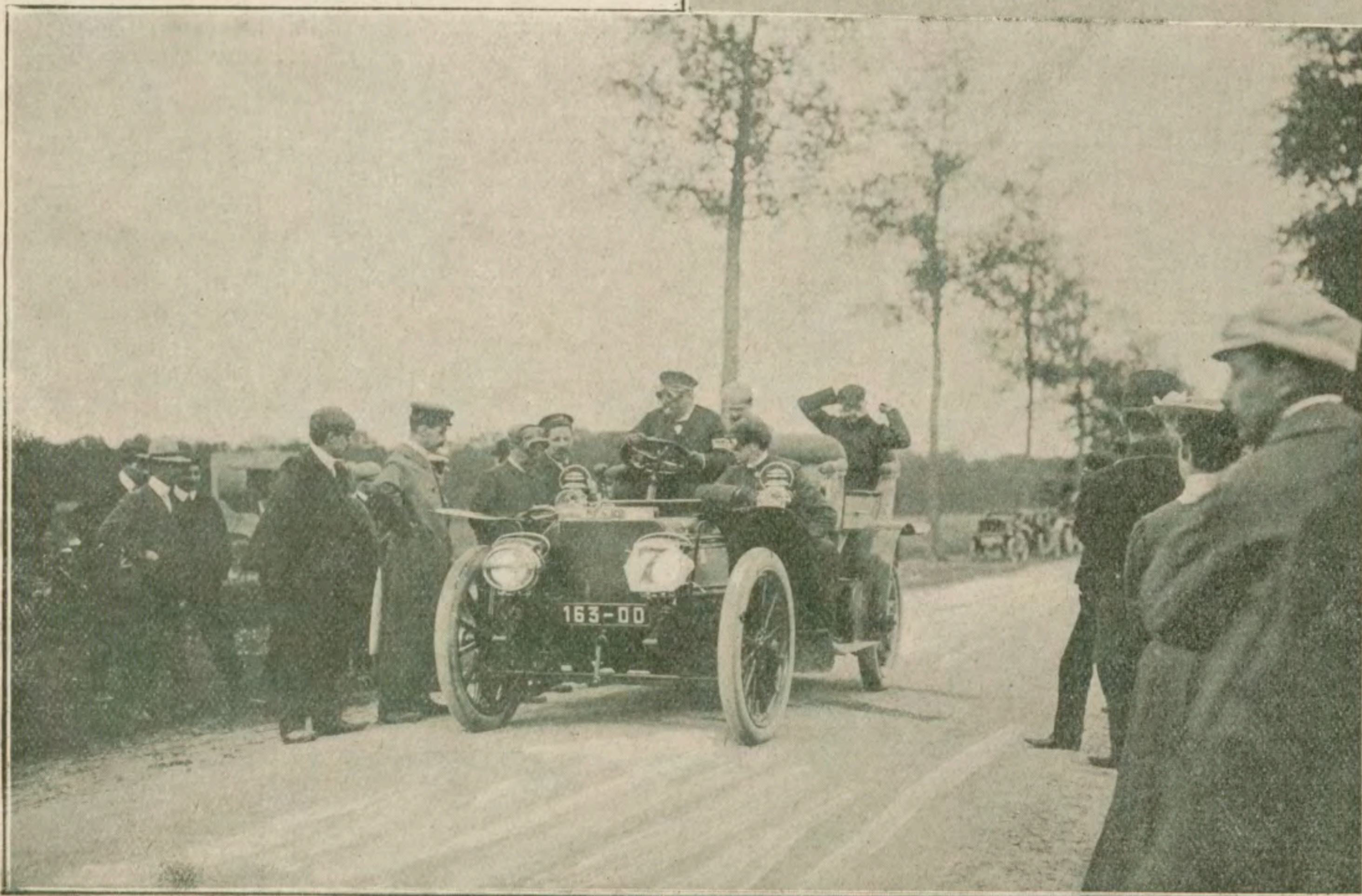
Il y avait bien aussi la Comédie-Française au programme, l'illustre Compagnie, mais elle dut avoir une panne en cours de route, car lorsque nous allâmes pour l'entendre, on nous apprit qu'elle était remplacée par la musique du 3<sup>e</sup> Génie, et il a beau y avoir beaucoup de génie, il n'y en a jamais tant que lorsqu'on voit Mme Bartet ou



Albert Clément, vainqueur de la course du mille arrêté (1 m. 1 s. 2/5), catégorie voitures, sur sa voiture Bayard-Clément, munie de pneumatiques Dunlop et du radiateur Loyal.

120 à l'heure de moyenne Gabriel, Wagner, Hanriot, Baron, Béconnais, Clément, s'en allèrent sans être plus gênés qu'un rapide sur sa ligne.

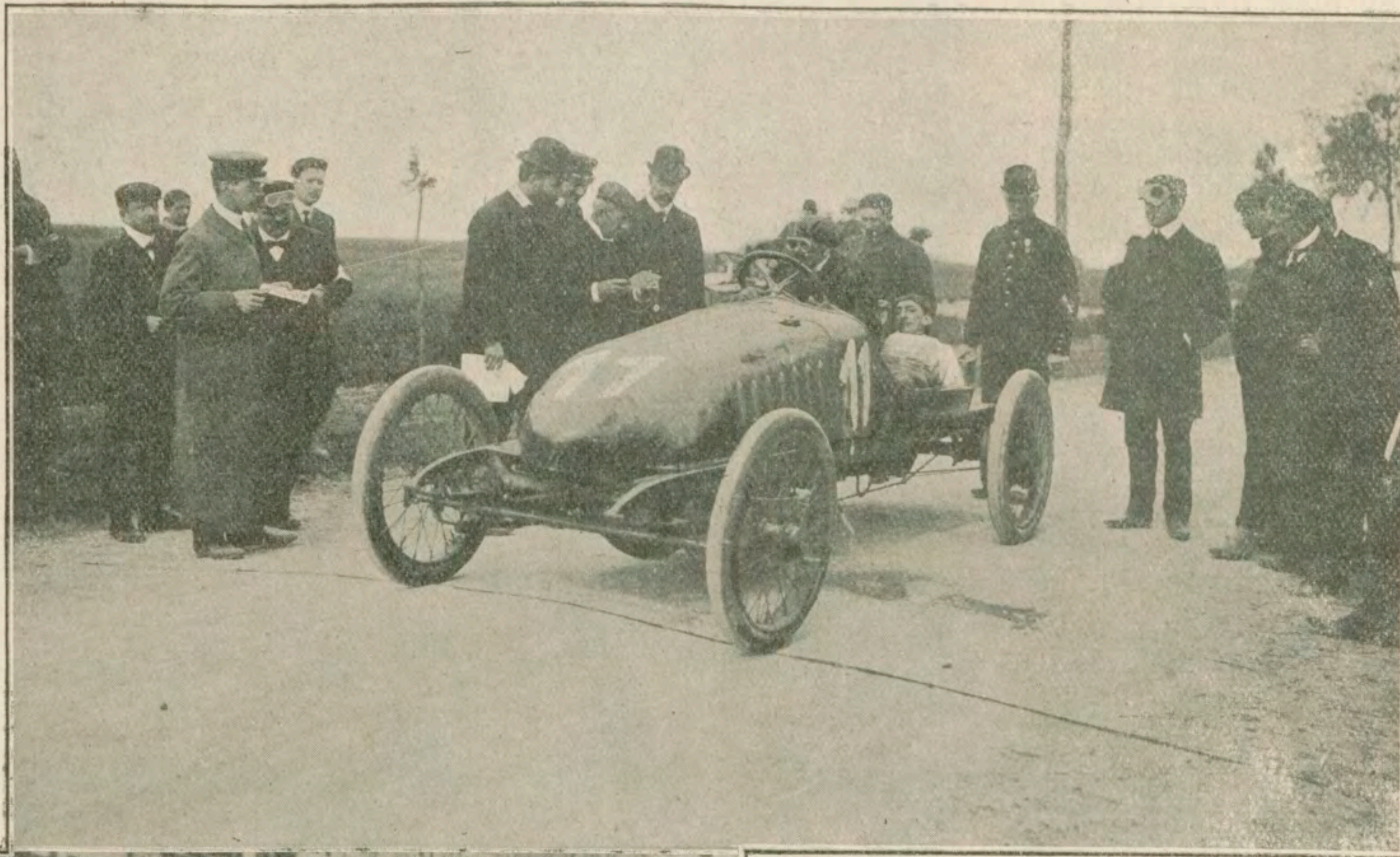
A ce point de vue, le meeting d'Arras a été excellent. Il a montré fort nettement qu'on pouvait organiser un peu partout aujourd'hui, sans danger, ces petites courses d'automobiles qui ne nécessitent point une aussi vaste, aussi complète et aussi coûteuse mise en scène que la grande course de l'année, les Éliminatoires, par exemple, ou le Coupe Gordon-Bennett. Or, il n'y a rien de comparable à l'exemple vivant et surtout à celui qu'on voit. Quel que soit le monde qui se déplace à l'occasion d'une grande course, qu'est-ce en comparaison de celui qui ne peut se déplacer et qui ne recueille que l'écho de ces manifestations grandioses? C'est celui-là qu'il faut aller chercher chez lui pour le convertir. Ce sont ces tournées de démonstration qui vont peu à peu le forcer à sortir de son apathie, à s'intéresser d'abord, à se passionner ensuite, et, de même qu'un dis-



Wattine, vainqueur de la course du kilomètre, départ arrêté, en côte (1 m. 42 s.), catégorie voitures touristes de plus de 20 chevaux, sur sa voiture Peugeot 25 chevaux, munie de pneumatiques Continental.

discours prononcé dans une petite ville ne vaut pas toujours un discours prononcé à Paris, mais a sur lui l'énorme avantage d'être entendu, de même un petit meeting provincial touche une clientèle et un public que la Coupe Gordon-Bennett elle-même pourrait laisser indifférents.

Ceci dit, voyons rapidement ce que furent les épreuves de vitesse portées au programme de ce meeting. La première journée vit deux records du monde battus en voitures légères, l'un par Béconnais et Baras qui s'adjugèrent tous deux le record du mille; l'autre par Hanriot qui enleva de main de maître le record du kilomètre lancé. En outre, celui du kilomètre pour voituresses établi en France est battu par Villemain, toujours sur Darracq. Wagner sur sa voiture des Eliminatoires gagne la course du mille arrêté et du kilomètre lancé, tandis que derrière lui, Albert Clément et Gabriel font *dead heat*. Gabriel pouvait cependant invoquer une excuse: il était arrivé par la route de Paris juste pour qu'on lui dise: partez! ce qui a certaine-



Hanriot, recordman du kilomètre lancé pour voitures légères (28 s. 1/5) et vainqueur de la Coupe de Caters, sur voiture légère Bayard-Clément, munie de pneumatiques Dunlop et du radiateur Loyal.



Lamberjack, vainqueur de la course du kilomètre, départ arrêté, en côte, et Demester, deuxième, tous deux sur motocyclettes Griffon.

ment handicapé sa voiture.

Dans la catégorie motocyclettes, pour la première fois, Lamberjack et Demester, sont vaincus par Anzani. C'est cependant Demester qui a le meilleur temps au kilomètre.

C'est à Beaumetz-les-Loges, à 17 kilomètres d'Arras, que s'est déroulée la deuxième journée de courses: l'épreuve de 5 kilomètres.

La route est très belle, tout à fait en ligne droite, assez large et assez roulante; aussi les temps ont-ils été très remarquables et le vainqueur, Gabriel, sur sa voiture des Eliminatoires, a fait tout près de 120 à l'heure de moyenne, ce qui, avec un départ arrêté sur cinq kilomètres, est absolument splendide. Il est certain qu'après son départ arrêté, Gabriel a dû faire du 130 au minimum. Derrière lui, et très près, arrive Wagner.

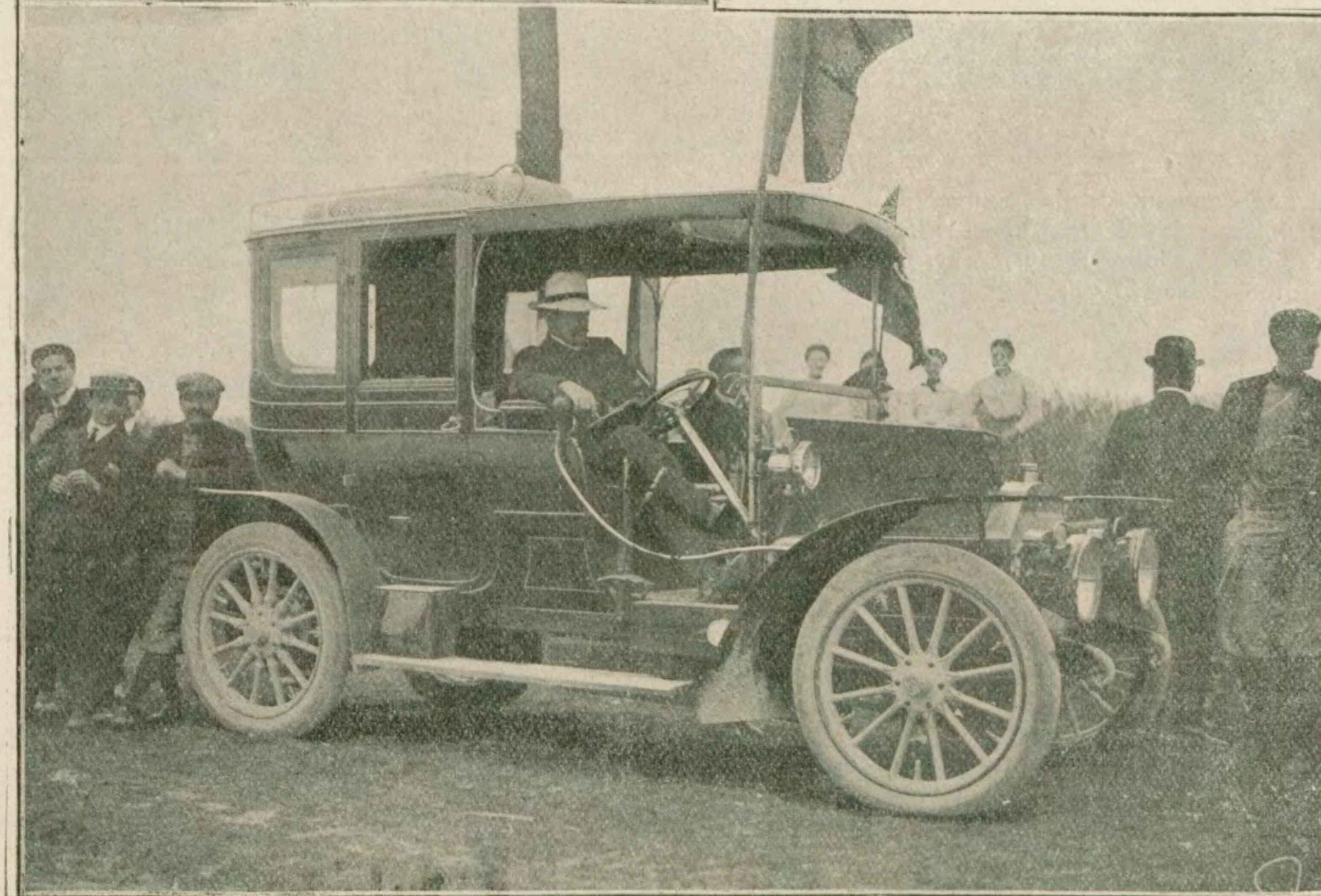
En voitures légères, nous assistons, une fois de plus, au *dead heat* de Béconnais et de Baras, qui, à 110 de moyenne, trouvent le moyen de ne pas se prendre un cinquième de seconde. C'est bien certaine-

ment l'un des phénomènes les plus bizarres, et ce double *dead heat* des deux compagnons est, à vingt-quatre heures d'intervalle, avec des multiplications différentes, un vrai critérium des maximums tirés d'un moteur.

Très belle course de Villemain en voituresses, et victoire complète de la tripléte Griet, Demester et Lamberjack, en motocyclettes. Cette fois, c'est Griet qui, avec la 2-cylindres de Lamberjack, enlève la timbale.

La troisième journée du meeting dans la côte de Doullens n'a pas obtenu moins de succès que les deux premières.

La côte est belle et droite. Elle commence par du 3 à 4 o/o, faiblit un peu,

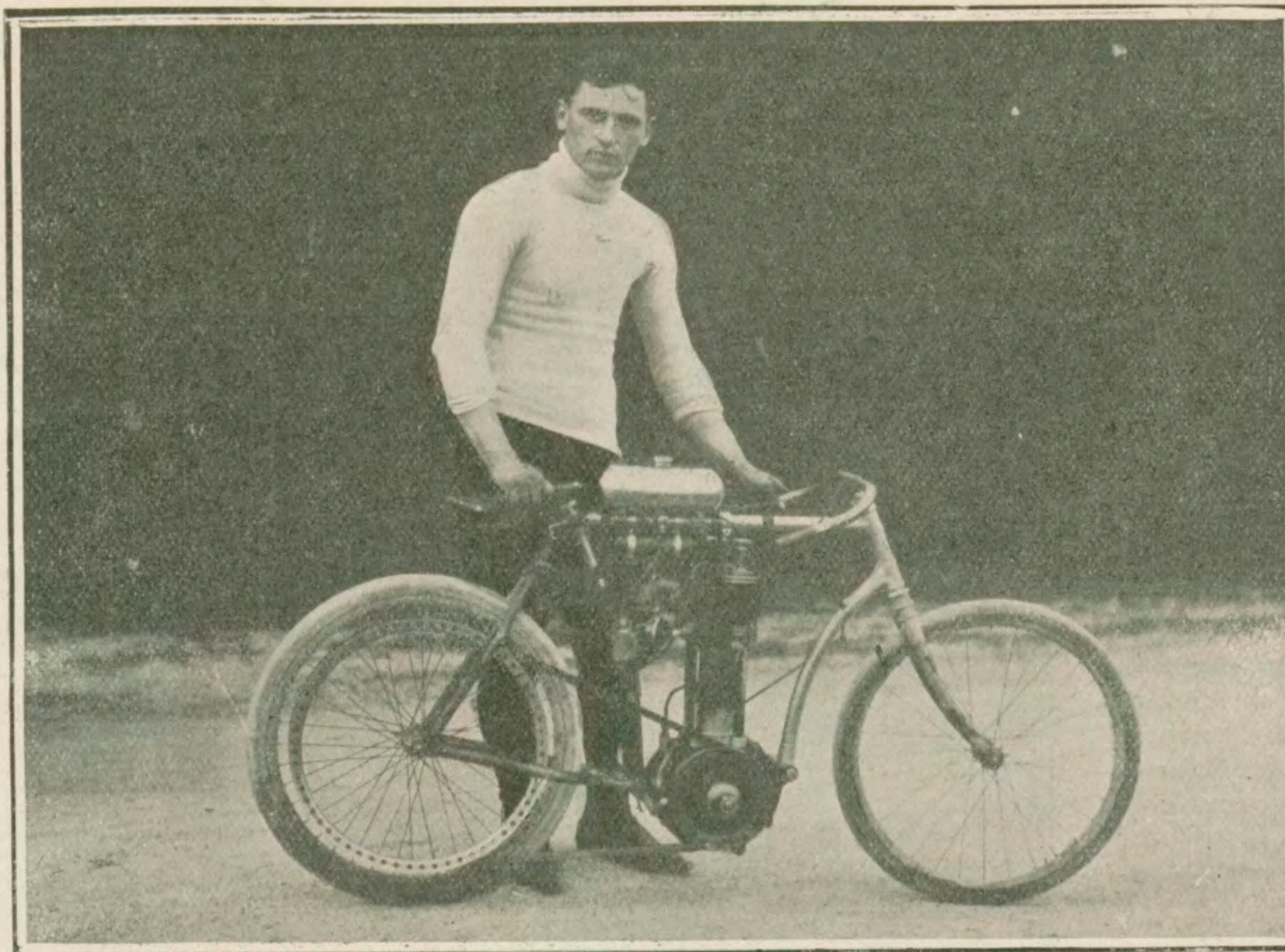


Le contrôle officiel d'arrivée. — C'est à bord de sa voiture Berliet, de Lyon (carrosserie Botiaux), munie de pneumatiques Grammont, que M. Tampier jugeait les arrivées et prenait les temps.

## LA VIE AU GRAND AIR

mais se relève à 8 o/o pour finir à 10 o/o. Aussi est-elle fort dure. Elle ressemble, en un peu moins dur, au profil général de Château-Thierry. Il y a deux courses successives, l'une sur le kilomètre, départ arrêté, et l'autre sur les 500 derniers mètres, départ lancé, mais en partant du départ du kilomètre. Les chronomètres officiels, MM. Tampier et Gaudichard, n'étaient que deux. On a dû adopter cette méthode pour chronométrer officiellement les deux temps, dont le premier est celui de la course de côte et le second compte pour la Coupe de Caters. Béconnais et Wagner triomphent dans la course du kilomètre, tandis que la Coupe de Caters revient à Hanriot, qui avait déjà battu, il y a deux jours, le record du kilomètre lancé.

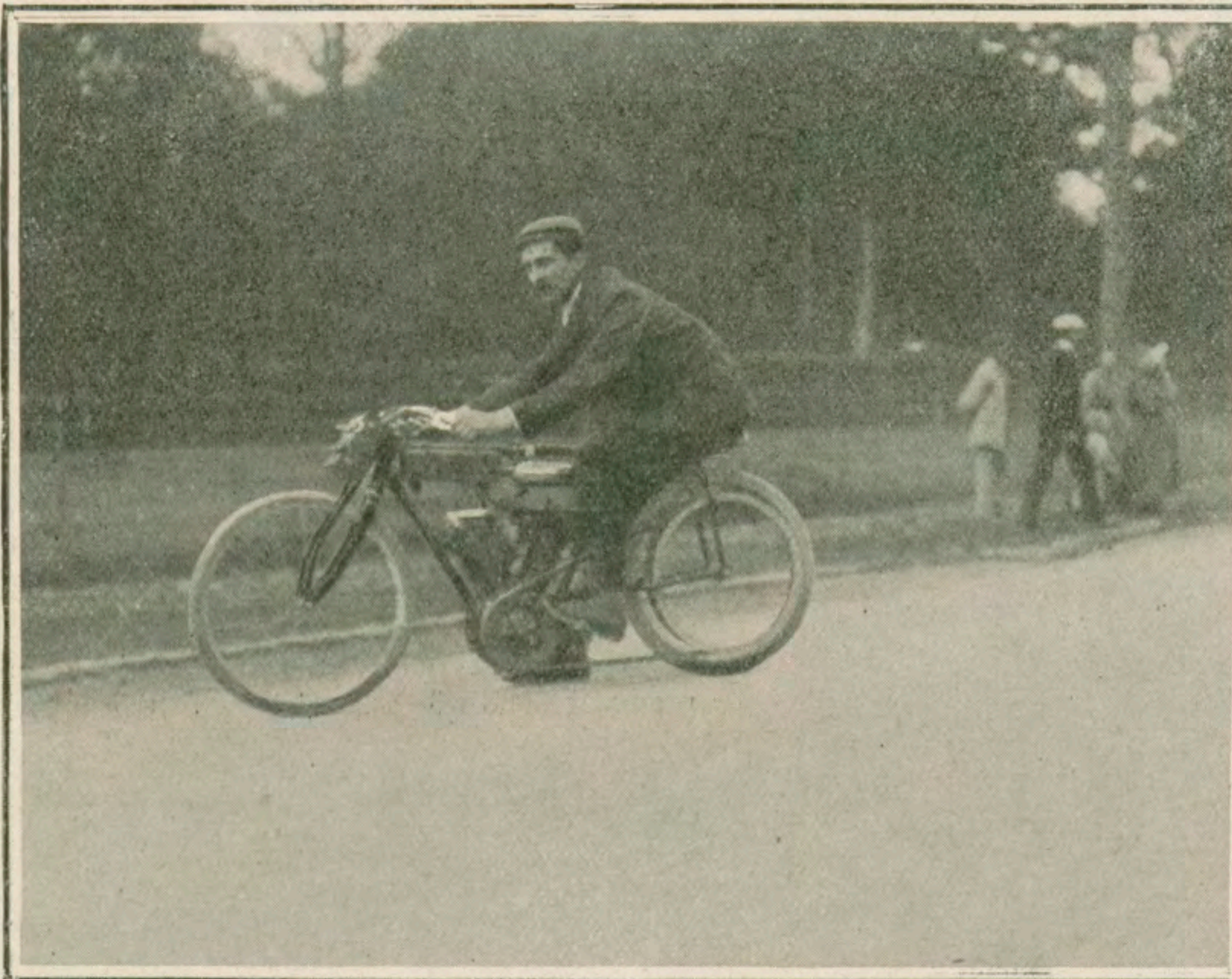
Toujours de très jolies courses de Villemain et Rigal en voitures et en grosse motocyclette, avec



Anzani, qui a fait le meilleur temps des motocyclettes dans la Coupe de Caters et vainqueur de la course du mille arrêté (catégorie motocyclettes), sur sa motocyclette *Alcyon*.

Etre décoré n'en est-il pas une ? Voir sa voiture emporter une médaille en est une autre. Heureusement, fort heureusement, le monde est ainsi fait, et le furieux choc des passions et des appétits s'en apaise d'autant, en se détournant sur l'illusion et l'irréel.

Eh bien, des touristes ont le droit d'exiger qu'on s'occupe d'eux, qu'on les amuse, eux et leurs femmes; qu'on les mette en état de se procurer ces petites luttes courtoises dont le vainqueur est fier, et dont il a le droit d'être fier. Promenades au cours desquelles on chronomètre une course de côte du kilomètre, excursion à travers un pays pittoresque et accidenté comme le Boulonnais, séjour à des nids de verdure charmants comme le Touquet, voilà qui est excellent aussi pour satisfaire les convertis, aussi excellent que la course pour convertir ceux qui ne sont pas encore satisfaits.



Griet, vainqueur de la course de 5 kilomètres (3 m. 30 s. 2/5), catégorie motocyclettes, sur sa motocyclette *Griffon*.

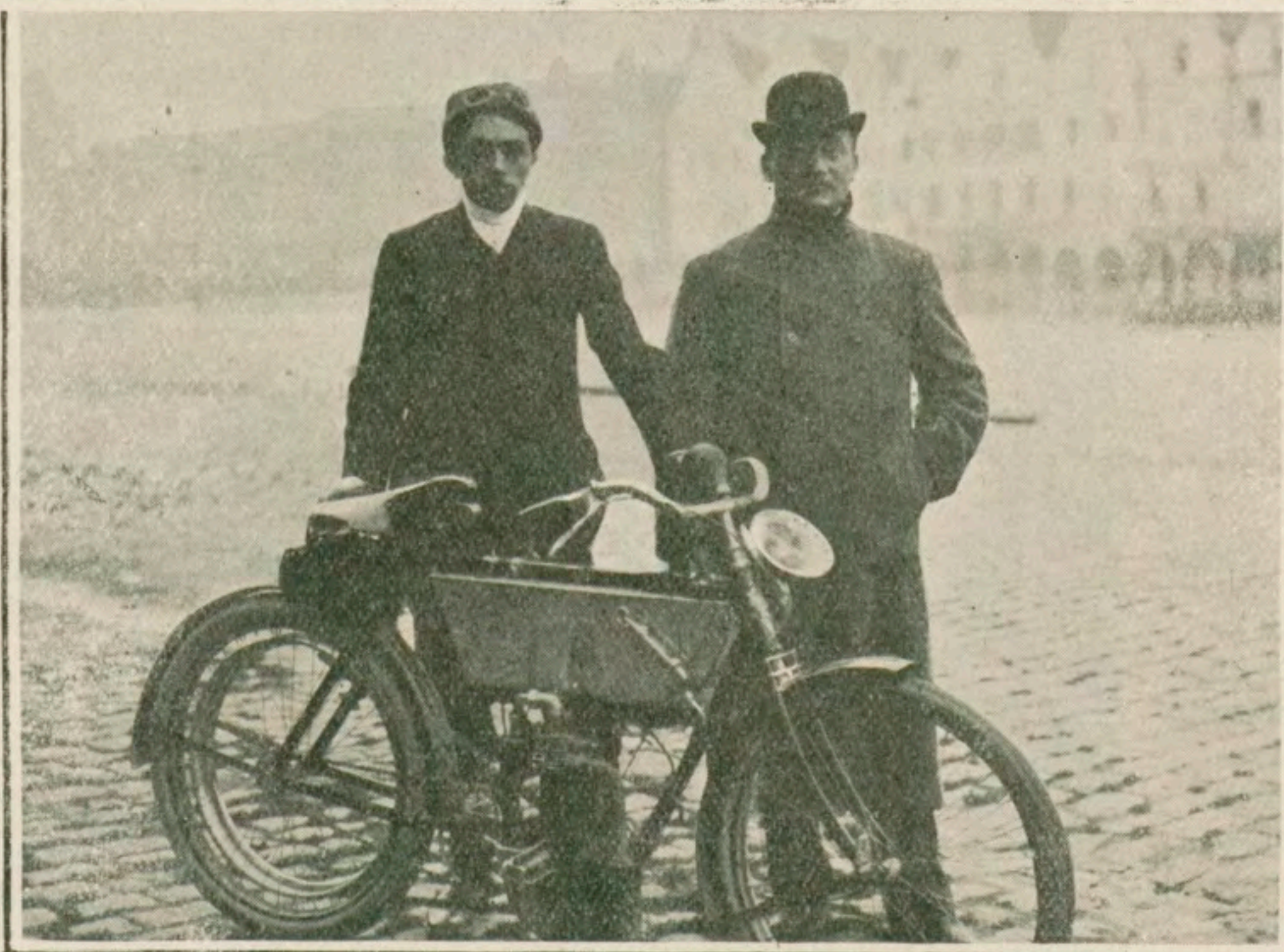


Deville, vainqueur de la course de 5 kilomètres (3 m. 55 s. 3/5), catégorie touristes, et gagnant du circuit du Pas-de-Calais (Médaille d'or du roi des Belges), sur sa voiture *Serpollet*, 20 chevaux, munie de pneumatiques *Continental* et du radiateur *Loyal*.

de fort jolis temps. Dans les motocyclettes, Lamberjack a pris sa revanche, et véritable champion du départ arrêté, a gagné là sa course, mais Anzani s'est réhabilité dans la Coupe de Caters, où il a fait le meilleur temps des motocyclettes.

Enfin il y eut les touristes; les touristes, c'est-à-dire, en somme, les acheteurs d'automobiles, ceux qui ont une voiture et qui voudraient bien, en s'en servant publiquement, avoir la petite satisfaction très légitime que donne la constatation publique d'un effort accompli par ce qui vous touche et qui vous appartient.

L'humanité vit beaucoup de satisfaction, puis d'amour-propre.



Godard, vainqueur de la course du kilomètre en côte, départ arrêté (catégorie Touristes) 1 m. 13 s. 2/5 sur sa motocyclette *Alcyon*.

Félicitons donc tous ceux qui savent prendre de telles initiatives et s'imposent d'une façon si désintéressée de tels soucis. L'A. C. du Nord est né dans la région la plus ingrate en routes, cela ne l'empêche point. Le Pas-de-Calais est là, à côté, et il sait en profiter.

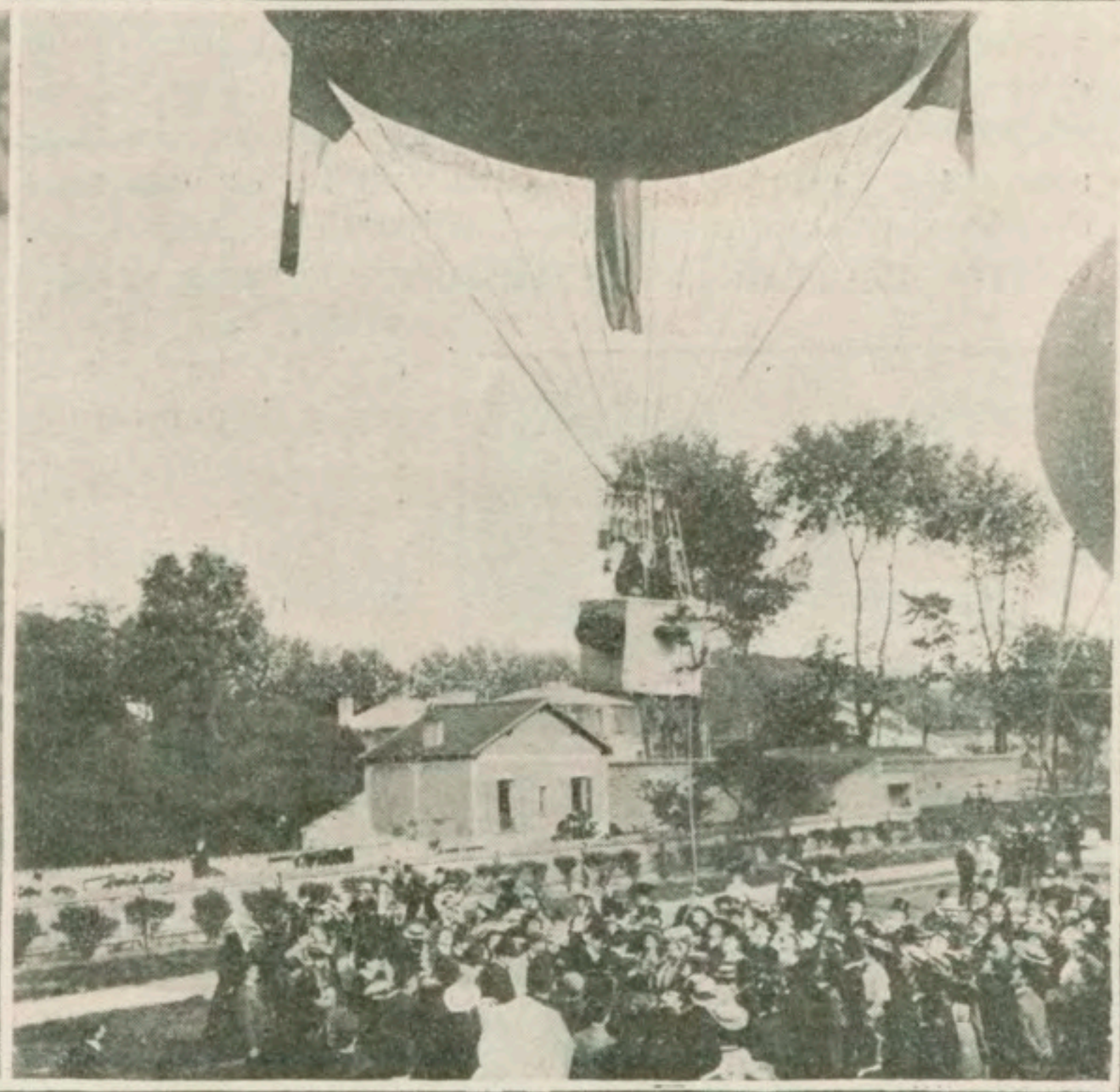
Profitons, nous aussi, de ce mouvement d'idées en province. C'est là que se gagnent, chaque jour, ces petits combats d'avant-garde qui décident par avance qu'une grande bataille d'idées est gagnée ou perdue.

GEORGES PRADE.

# UNE SEMAINE DE SPORTS



Mayer, 3<sup>e</sup> Rutt, 1<sup>er</sup> Faid, 2<sup>e</sup>  
 Au Vélodrome Buffalo. — La finale du Grand Prix de l'Union Vélocipédique de France, gagnée par Rutt, devant Faid et Mayer dans l'ordre.



Le Concours Balsan.  
 Le départ de la Bretagne; pilote, M. Nicolleau; passager, M. A. Leblanc.



De Fleurac gagne la course de 1500 mètres.  
 Les Critériums du Racing Club de France.  
 La course de 110 mètres haies, gagnée par Klingelhöfer.



Le match Rowing-Marne.  
 L'équipe gagnante : la Société Nautique de la Marne.  
 Notre précédent numéro ayant été entièrement consacré aux Éliminatoires françaises de la Coupe Gordon-Bennett, nous publions ci-dessus les photographies des principaux événements sportifs que l'actualité automobile nous avait obligés de passer sous silence, à savoir : le Grand Prix de l'Union Vélocipédique de France, le Concours Balsan, les Critériums du Racing Club de France, le match Rowing-Marne et le Challenge d'Athlétisme de l'U. S. F. S. A.

## Le Monument de

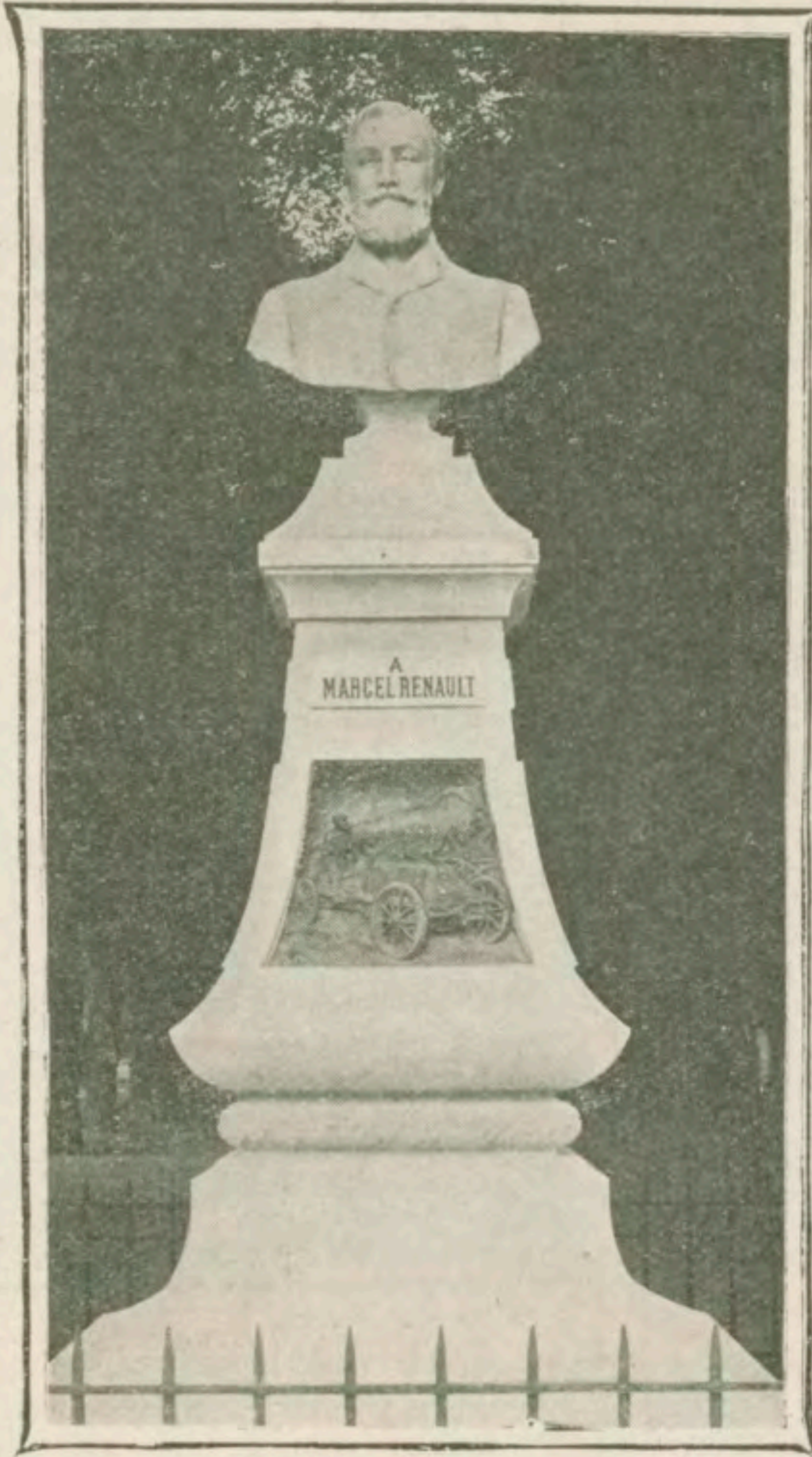
Au lendemain de la mort de ce pauvre Marcel Renault, victime d'un terrible accident lors de la course Paris-Madrid, notre confrère l'Auto prit l'initiative d'élever par souscription publique un monument à la mémoire de celui qui fut un des plus brillants protagonistes de l'industrie automobile. C'est ce monument qui a été inauguré la semaine der-

nière, au milieu d'une assistance émue de personnalités du monde automobile.

Le buste de Marcel Renault, qui s'élève aujourd'hui à Billancourt devant cette usine à laquelle il se consacrait tout entier, est l'œuvre du maître Puech, qui a su nous faire revivre la figure si douce et si fine de la victime de Paris-Madrid. Ce buste est situé sur un haut piédestal, où un bas-relief en bronze



Fac-simile de l'avvers de la plaquette offerte aux souscripteurs.



Le monument de Marcel Renault.

## Marcel Renault

représente l'arrivée de Marcel Renault au Prater de Vienne. Sur le socle, cette inscription :

26 MAI 1904  
Ce monument a été élevé par souscription  
Due à l'initiative du journal l'AUTO  
A la mémoire de Marcel Renault  
Victime d'un accident dans la course automobile  
PARIS-MADRID le 24 mai 1903.

Plusieurs discours ont été prononcés, et les orateurs ont retracés les brillantes qualités du travailleur infatigable et du grand et généreux sportsman que fut Marcel Renault.

La famille Renault, en témoignage de gratitude, a fait frapper une jolie plaquette qu'elle a offerte à tous les souscripteurs du monument. C'est un fac-simile de cette plaquette que nous publions ci-contre.



Fac-simile du revers de la plaquette de Marcel Renault.

# NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

## RÉSULTATS DU QUATRIÈME CONCOURS

MAIGRÉ la véritable montagne de cartes postales que nous avons dû trier et vérifier dimanche soir, le nombre des pronostics exacts s'est trouvé relativement minime et c'est tout juste si huit concurrents, ont indiqué l'ordre de passage, tel qu'il s'est produit au 400<sup>e</sup> kilomètre, distance choisie par les concurrents ainsi que le Vêlo et l'Auto l'annonçaient samedi matin. Ceci s'explique par la disparition complète, à cet endroit, d'Aucouturier dont le nom figurait sur les 99 centièmes des cartes postales reçues.

Le passage à l'endroit spécifié des trois premiers avait donné : 1<sup>er</sup> Georget, 2<sup>e</sup> Petit-Breton, 3<sup>e</sup> César Garin.

Entre les huit *dead-heat*ers le classement a donc été déterminé sur la deuxième question, celle de la distance. Le premier prix, soit cent francs en espèces, s'est ainsi trouvé revenir à

**M. HONORÉ FASSIO, banque Isnard, Monte-Carlo**

qui avait indiqué 339 kilomètres.

Le second prix, cinquante francs en espèces, a été gagné par

**M. LÉON DUCHESNE, 43, rue du Parc-de-Clagny, Versailles**

qui a répondu : 273 kilomètres, à la seconde question.

Enfin le troisième prix, une carte de saison au Vélodrome Buffalo, est pour

**M. A. RICKLI, 54, rue Bonaparte, Paris**

qui a indiqué 110 kilomètres.

## NOTRE CINQUIÈME CONCOURS

CELUI-CI est organisé, nous l'avons dit, à l'occasion de l'épreuve finale pour la

### COUPE GORDON-BENNETT

qui va se disputer, aux environs de Hombourg, le vendredi 17 juin.

Il s'agit de répondre aux deux questions suivantes :

1<sup>re</sup> Combien y aura-t-il de voitures terminant le parcours dans le délai maximum qui sera fixé par les organisateurs ?

2<sup>de</sup> De combien sera le délai (en heures, minutes, secondes et cinquièmes) qui séparera le dernier classé du vainqueur ?

Les concurrents seront classés d'après la réponse à la première question, la deuxième ne devant servir qu'en cas de *dead-heat*.

Comme lors de notre dernier concours, les pronostics devront nous être envoyés par cartes postales, tout autre mode d'envoi d'un pronostic amenant son annulation. Il sera clos le

### JEUDI 16 JUIN

c'est-à-dire que, pour être valables, les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Ce concours sera doté de deux prix. Le gagnant recevra

### CENT FRANCS EN ESPÈCES

et le second, cinquante francs.

## BLOC-NOTES

### LE BULLETIN DE MICHELIN

#### A propos des Éliminatoires.

Le 20 mai dernier se sont courues, sur le Circuit de l'Argonne, les épreuves éliminatoires qui devaient servir à désigner les trois tenants de l'équipe française dans la grande épreuve internationale de la Coupe Gordon-Bennett.

Nos lecteurs savent déjà, et nous rappelons, du reste, seulement ici pour mémoire, que les trois qualifiés sont : Théry, sur voiture Richard-Brasier; Salleron, sur voiture Mors; Rougier, sur voiture Turcat-Méry.

Ce que nous voudrions faire ressortir aujourd'hui, c'est le rôle des pneumatiques dans cette épreuve.

Pour une pareille épreuve, il fallait des engins dépassant dans leur conception et dans leur exécution, tout ce qui s'était fait jusqu'à ce jour. Rien n'a été épargné pour cela; ni le temps, ni l'argent n'ont coûté aux concurrents. Le résultat final seul leur importait. Ils ont tout prévu, tout étudié. Le détail le plus insignifiant en apparence a eu toute leur attention, et l'on peut dire à l'honneur de notre industrie que rien n'a été laissé au hasard ou à la fantaisie dans l'établissement des engins formidables qui sont nés de ces recherches et de ces travaux. Chaque constructeur se rendait compte du degré de puissance qu'il lui fallait atteindre, et des conséquences qu'aurait pu avoir la moindre négligence.

Ainsi, dix constructeurs français ont réussi à mettre en ligne,

dans cette épreuve, 29 véhicules hors pair, et dans lesquels ils avaient placé toute leur confiance.

Or, si chacun de ces véhicules pouvait se réclamer d'une conception particulière de tel perfectionnement déterminé, il y a eu cependant entre eux tous un point commun et une ressemblance caractéristique : tous, sans exception de marques, étaient munis de pneus Michelin. C'est dire que, à l'unanimité, tous les constructeurs français qui ont pris part à ces redoutables épreuves se sont accordés à proclamer que le pneu Michelin était le seul auquel il leur paraissait possible de confier leurs chances.

Les pneus Michelin se sont-ils, dans cette épreuve, montrés dignes de ces suffrages ?

Tous nos lecteurs connaissent ce qu'était le parcours, et la dureté d'une pareille épreuve pour des pneumatiques. Les virages nombreux et rapides, les neutralisations, par conséquent les coups de frein et les démarrages continus s'ajoutaient à l'effort terrible, nécessaire pour entraîner de pareilles voitures. Mais il y avait plus, nos pneus avaient également à compter avec la malveillance.

M. Brasier, dont une voiture est arrivée première, avait ramassé un vieux fer à cheval posé sur le sol, ses trous garnis de clous neufs, la pointe en l'air. Les plaintes avaient été telles que M. A. Michelin avait cru devoir écrire au général Dalstein, commandant le 6<sup>e</sup> corps d'armée, pour lui signaler ces faits et lui demander d'attirer l'attention des militaires assurant le service d'ordre sur ces criminels attentats.

Cependant, malgré la dureté de l'épreuve, en dépit des clous dont plusieurs ont été trouvés dans les enveloppes, sur les 116 pneus Michelin garnissant les 29 voitures il y a eu trois crevaisons seulement, toutes occasionnées par des clous.

En dehors de ces accidents fortuits, impossibles à éviter, et desquels aucun pneu n'est à l'abri, nous pouvons donc dire qu'aucun de nos bandages n'a trahi la confiance que les constructeurs avaient mise en eux.

Un seul concurrent a eu à faire usage de la chambre de rechange qu'il avait à bord.

Cette avarie, comme les quelques crevaisons en petit nombre qui nous ont forcés à des remplacements dans nos postes de ravitaillement, ont toutes été dues à des clous, ramassés sur la route, pas une à l'usure ou à la rupture des toiles.

Nous sommes donc en droit d'affirmer que les pneus Michelin se sont montrés à la hauteur de leur tâche.

Nous voudrions pouvoir mettre sous les yeux de nos lecteurs les pneus des coureurs, après cette dure épreuve, ce serait la meilleure démonstration de leur valeur et d'ailleurs nous allons essayer de le faire pour nos clients de Paris.

MICHELIN ET C<sup>ie</sup>.

## FINANCE

### Fermeté

La fermeté règne à la Bourse, quoique les échanges soient bien restreints. Expliquer cela, qui a l'apparence d'une anomalie, n'est pas trop difficile.

La spéculation se réserve — donc les affaires sont rares; le placement opère, estimant les cours actuels avantageux — d'où la fermeté.

Et cette situation durera tant que n'aura pas pris fin la guerre d'Extrême-Orient. Pourtant, si les Russes remportaient quelques victoires, notre place les saluerait par de la hausse, car les dispositions demeurent très bonnes.

En particulier, le groupe des mines d'or se tient bien. C'est que, là, on est à la veille d'une plus-value dans les rendements, suscitée par l'arrivée des coolies. Et il faudra bien, pour céder à la logique, que les cours des valeurs progressent, ou plus tôt ou plus tard.

C. LEVRAI.